De caminos y puentes: Ordenamiento territorial en la Nueva España

Beatriz Rojas
(coordinadora)

historia
urbana y regional

De caminos y puentes: ordenamiento territorial en la Nueva España

Beatriz Rojas
(coordinadora)

historia urbana y regional

CONACYT Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología
40 Aniversario Instituto Mora
El Colegio de Michoacán

CIP. INSTITUTO MORA. BIBLIOTECA ERNESTO DE LA TORRE VILLAR

NOMBRES: Rojas, Beatriz, 1949-

TÍTULO: De caminos y puentes : ordenamiento territorial en la Nueva España / Beatriz Rojas (coord.)

DESCRIPCIÓN: Primera edición | Ciudad de México : Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora: El Colegio de Michoacán, A. C., 2021 | Serie: Colección Historia. Serie Urbana y regional

PALABRAS CLAVE: | Nueva España | Caminos | Puentes | Construcción | Financiamiento | Administración pública | Gobiernos locales | Participación comunitaria | Transportes | Desarrollo económico | Historia | Siglos XVI-XVIII |

CLASIFICACIÓN: DEWEY 388.1 DEC.y | LC TE1 D4

Imagen de portada: Anónimo, San Pedro Cuajimalpa, Santa Fe y Tecamachalco, Tacuba. D.F. y Edo. de Méx. Archivo General de la Nación / Mapas, Planos e Ilustraciones (280) / MAPILU / 210100/1308 San Pedro Cuajimalpa, Santa Fe y Tecamachalco, Tacuba. D. F. y Edo. de Méx. (1245).

Primera edición, 2022 (PDF)
Primera edición, 2021 (Rústica)

D. R. © Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora
Calle Plaza Valentín Gómez Farías 12, San Juan Mixcoac,
03730, Ciudad de México.
Conozca nuestro catálogo en <www.mora.edu.mx>

ISBN: 978-607-8793-60-0 (PDF)
ISBN: 978-607-8793-27-3 (Rústica)

D. R. © El Colegio de Michoacán, A. C.,
Centro Público de Investigación Conacyt
Martínez de Navarrete 505
Las Fuentes
59699 Zamora, Michoacán
publica@colmich.edu.mx

ISBN: 978-607-544-171-9 (PDF)
ISBN: 978-607-544-155-9 (Rústica)

Impreso en México/*Printed in Mexico*

ÍNDICE

Presentación
Beatriz Rojas 7

Se hace camino al andar: el desarrollo caminero del México colonial
Beatriz Rojas 9

Tabasco: travesías a lomos del agua
Mario Humberto Ruz 59

El camino que atraviesa el Istmo de Tehuantepec: un proyecto de siglos
Laura Machuca 105

El camino de Acapulco a la ciudad de México (siglos XVI-XVIII)
Paulina Machuca y Maricruz Piza 129

El Camino Real de Tierra Adentro y los caminos locales de Xilotepec y Soyaniquilpan en el siglo XVIII
Mauricio Alejandro Lovera Limberg 153

La reparación de los caminos en el estado de Guanajuato durante la primera experiencia federal (1824-1835)
Evelin Mares Centeno 179

Ventas, posadas y mesones de España a Nueva España.
¿La hospitalidad inhospitalaria?
Thomas Calvo 209

Sobre los autores 245

PRESENTACIÓN

Beatriz Rojas

La idea de este libro surgió con una doble intención: primero, revisar lo que hasta ahora se ha escrito sobre los caminos de la Nueva España; segundo, enriquecer dentro de lo posible una temática que, sencilla en apariencia, presenta una serie de aspectos que la vuelven central, no sólo para explicar la importancia de los caminos en cuanto al desarrollo de un territorio, sino como una lente que permite registrar elementos fundamentales de la forma en que se organizaba el gobierno de ese territorio.

Estos propósitos no han podido cubrirse cabalmente: la bibliografía es muy extensa y diversa, imposible de abarcar si bien en un recorrido panorámico de las líneas analíticas aparecen ausencias importantes, de tal forma que, para ser eficientes, nos replanteamos nuestras metas y señalamos líneas de reflexión que abren la agenda de investigación y la enriquecen en la medida de lo posible. ¿Cuáles fueron las líneas que preferimos o señalamos para futuras investigaciones?: a) repercusión de las políticas del gobierno en la realización de caminos; b) competencia técnica para llevar a cabo dicha tarea; c) participación de las entidades territoriales en la definición del trazado caminero; d) participación de los grupos de interés en la política de construcción de caminos.

De estas preguntas centrales derivan muchas otras que enriquecen la temática, y esta se diversifica con la aparición de nuevas situaciones, lo que convierte a los caminos en elementos reveladores de cambios.

Pese a la amplitud de esta agenda, nuestra aportación se limita por el momento a siete ensayos cuyos autores, aunque indirectamente conectados con el tema, comparten una misma inquietud por ampliar el análisis en cuanto vector del desarrollo político y social de un territorio en proceso de

formación. Del conjunto de trabajos aquí presentados resaltan las diferencias regionales, geográficas y políticas. Se marcan tiempos propicios para el desarrollo caminero y los motivos que lo impulsan, así como también se hace notar la incapacidad del gobierno para emprender grandes obras sin contar con el apoyo de las grandes corporaciones: pueblos, iglesia, comerciantes, mineros, arrieros y tratantes de diversa índole. Se hace evidente la presencia de los técnicos. En la agenda se quedaron muchos temas y, sin embargo, esperamos que esta contribución ayude a consolidar esta propuesta para que se pueda incluir, en la agenda de la construcción del Estado mexicano, el papel que han tenido el desarrollo caminero y los actores que lo promueven e impulsan.

SE HACE CAMINO AL ANDAR: EL DESARROLLO CAMINERO DEL MÉXICO COLONIAL

Beatriz Rojas

> … abrir camino y hacer puentes en toda la tierra es ymposible por la aspereza della en partes y por las grandes barrancas y médanos de anegas y rriberas y los que han informado a su majestad… que en toda… pueden hacer y andan caballos no han vista mas de la tierra que de la Veracruz a México y… en este camino ay malos pasos así que en muchas partes como lo vera en la relación que ynbio…[1]

> En los doscientos setenta y cinco años ya cumplidos desde la feliz conquista de la Nueva España fueron objetos dignos del gobierno Superior la necesidad y la importancia de abrir buenos caminos para la comunicación recíproca de sus admirables y opulentas provincias pero muy poco o nada se ha adelantado en estas empresas…[2]

En principio podríamos clasificar en tres periodos la historia de los caminos novohispanos. No con cortes aparejados al cambio de siglo, sino a las circunstancias que van provocando cambios, novedades o nuevos requerimientos. Asimismo, la disposición de información nos indica situaciones particulares: para algunos caminos contamos con información suficiente, aunque nunca satisfaga nuestra curiosidad, es el caso del camino que une el puerto de Veracruz con la ciudad de México. Notamos un gran vacío

[1] Archivo General de Indias (en adelante AGI), México, 19.N.13. Carta del virrey Luis de Velasco y Ruiz de Alarcón, 2 de julio de 1554.

[2] AGI, Estado, 25. N.41 Marqués de Branciforte, 26 de enero de 1797.

en el siglo XVII, lo que sin duda tiene algún significado. La información es más abundante y diversa cuando llega el tiempo de las *reformas*, es decir, la segunda mitad del siglo XVIII. Señalamos también la insistencia del gobierno por construir o mejorar ciertos caminos que considera fundamentales: el que uniría el mar del norte con el del sur, es decir, Coatzacoalcos con Tehuantepec, lo que nunca logró. O los caminos para conquistar el Petén y adentrarse en las selvas lacandonas, donde se avanzaba un paso y se retrocedían dos, pues la vegetación se resistía a dejar pasar a los extraños.

La historia se desentraña por medio de preguntas, según lo que uno quiera conocer. No siempre es posible responderlas, es el caso de las que se plantean en este escrito, y aunque los informes y los informantes no faltan, lo que cuentan no siempre satisface nuestros intereses. Sus escritos responden a otros diversos, no exactamente a los nuestros. Entre los testimonios de que disponemos están los de los conquistadores, nunca suficientemente extensos sobre el tema de nuestro interés; igual sucede con los de los *visitadores*, los funcionarios enviados por el monarca o las audiencias para informar sobre la situación del reino. Quizás la mejor forma de conocer cómo se llevó a cabo el trazado de los caminos sea mediante los testimonios de los religiosos que vinieron a la Nueva España desde la llegada de Hernán Cortés. Sus escritos, llamados genéricamente *Crónicas de la conquista*, entre las muchas cosas que reseñan sobresalen las descripciones de sus viajes y recorridos por el corazón de estas tierras. Gracias a estas *Crónicas* conocemos lo que eran antes de la llegada de los españoles. Revelan un territorio conformado por entidades políticas diversas, que disponían de autoridades y de una organización muy compleja. Era un mundo diversamente poblado, sus habitantes se desplazaban a grandes distancias. Los *mexicas*, por sus afanes de conquista y de dominio, recorrían enormes distancias para someter a sus vasallos y obtener los tributos, que les permitieron armar ejércitos y construir su imperio. Practicaban el comercio hasta lejanas tierras: la clase *pochteca*, ocupada en llevar y traer todo lo que se comerciaba, tenía múltiples itinerarios dependiendo de la localización de los productos que transportaba.

Los conquistadores admiraron la pericia de los naturales. López de Gómara (1511-1566) transmitió una observación que sin duda conoció por boca de Cortés, cuando señaló la existencia de un magnífico puente al llegar a Tenochtitlán: "… desde esta albarrada o baluarte se sigue una calle principal hasta el palacio real, y en este paso estaba una puente levadiza de grandes maderos muy fornidos, que tenia mas de doce pasos de ancho, y

por ella pasa el ojo de agua de un peñol que está fuera dé la ciudad acia la parte del poniente, que se dice Chapultepec, jardín y recreación cercana del gran señor…"[3] Los religiosos se empeñaron en recuperar la historia antigua de esta tierra y doscientos cincuenta años después continuaba este interés, gracias a la pluma del jesuita F. X. Clavijero quien informó:

> … para comodidad de los comerciantes y de otros viajeros había caminos públicos, los cuales se tenía cuidado de reparar cada año pasada la estación de la aguas. Tenían también en los montes y en los lugares desiertos, casas fabricadas de intento para posada de los mismos viandantes, y en los ríos tenían puentes, canoas y otras máquinas para pasarlos. Sus canoas eran cuadrilongas y planas por debajo, sin quilla, ni palos, ni velas, ni otro instrumento para conducirlas que los remos. Su tamaño era vario.[4]

Estos testimonios manifiestan la existencia de caminos que permitieron a los españoles adentrarse en tierras para ellos incógnitas. Sin embargo, una cosa distingue las rutas utilizadas por los naturales y las practicadas por los españoles; los primeros no disponían de bestias de carga, y para los segundos éste era su medio habitual de transporte, tanto de viajantes como de mercancías y enseres diversos, lo que hacía los trayectos más cómodos a condición de que los caminos estuviesen mejor acondicionados. Y, como se dice, "a donde fueres has lo que vieres", de manera que utilizaron el medio de carga y transporte habitual de la tierra, es decir, los llamados *tamemes* (cargadores de larga distancia). Medio sin duda eficaz pero muy perjudicial para los indios, que les ocasionó gran daño y pronto los reclamos se hicieron presentes, tanto de los indios como de las propias autoridades, que veían disminuir la población autóctona a pasos acelerados. Por ejemplo, cuando se construyó el camino que ligaría a México con Veracruz, los principales de la provincia de Tlaxcala pidieron que no pasara este camino por sus tierras para impedir así que sus vecinos fueran utilizados como tamemes. O, como hicieron los indios del pueblo de Teutitlan, provincia de Oaxaca, que solicitaron permiso para manejar "arrías" y dejar de ser tamemes.[5] Esto no se resolvió de un día para otro a pesar de numerosos mandamientos emitidos por el monarca. Lo que vino a disminuir la utilización de

[3] López de Gómara, *Historia*, 1826, t. I, p. 125.
[4] Clavijero, *Historia*, 1853, p. 173.
[5] Gerhard, *Síntesis e Índice*, 1992, p. 462, registro 2014.

los indios fue el terrible decaimiento de esta población y la imposibilidad de seguir explotándola, tal como se hizo en las primeras décadas.

La disminución de la población india en 70% afectó todos los ramos de la economía que se servían de esta mano de obra, ya que era el insumo indispensable para la colonización y la explotación de las tierras conquistadas. En respuesta a las continuas quejas de los indios, el monarca intentó limitar el uso de tamemes. Los reclamos de los beneficiarios de este servicio fueron más fuertes; sin su trabajo, nada funcionaba. Lo único que se logró fue establecer algunos mandamientos que mejoraron las condiciones de trabajo. Desde 1532 se dictaron reales órdenes que prohibieron imponer el acarreo, o que mandaban hacerlo bajo ciertas condiciones y cláusulas.[6] En alguna forma esto disminuyó la presión; sin embargo, continuamente se emitían licencias que contravenían las órdenes dadas y la utilización de tamemes continuó. Gracias a los alegatos que dieron por resultado las llamadas *Leyes Nuevas*, emitidas en 1542, se reguló con más contundencia la utilización de tamemes. El capítulo 24 dice:

> Mandamos que sobre el cargar de los dichos indios, las audiencias tengan especial cuidado que no se carguen, o en caso que esto en algunas partes no se pueda escusar, sea de tal manera, que de la carga inmoderada no se siga peligro en la vida, salud y conservación de los dichos indios, y que contra su voluntad de ellos, y sin se lo pagar, en ningún caso se permita que se puedan cargar, castigando muy gravemente al que lo contrario hiciere: y en esto no ha de haber remisión por respecto de persona alguna.[7]

Lo cierto es que los tamemes fueron el medio más utilizado para el acarreo; las ventajas eran evidentes: posibilidad de acortar camino por sendas complicadas, tomar atajos y cruzar ríos. Lo que se logró, aun cuando se dictaron continuamente múltiples prohibiciones, fue una utilización más considerada, con ciertas condiciones de protección: solicitar permiso para utilizar su servicio, límite de leguas que podían recorrer durante una jornada, obligación de procurarles alimento, mantener su utilización en las cercanías de sus pueblos. Dadas estas restricciones, el trazo y la construcción de caminos fue más apremiante, ya que carros, carretas, mulas y cabalgaduras requerían rutas más formales, lo que presentaba muchas dificultades debi-

[6] Zavala, *Servicio*, 1984.
[7] *Ibid.*, p. 155.

do a la orografía de estas tierras. La ruta a Veracruz es sin duda el ejemplo más evidente, como veremos más adelante.

Con el tiempo, los equinos y vacunos fueron la salvación de los transportistas y viajantes. En esta parte de América no se contó con la llama, como sucedió en el cono sur, pero esa es otra historia que por el momento no nos compete. Aquí nos interesan los primeros, por haber sido otro pilar del transporte en todas sus acepciones: de carga y de humanos. Cortés llegó con sus caballos y este fue uno de los elementos que le permitió enfrentar batallas y llegar hasta Tenochtitlan. Cierto es que los caballos no podían transitar por riberas y caminos peñascosos, y fue necesario improvisar rutas nuevas, establecer ventas y mesones, construir puentes. Según un testimonio del obispo Lorenzana, recogido por Carlos María de Bustamante: "A distancia de un cuarto de legua caminando á esta dicha ciudad –Tlaxcala– se encuentra una barranca honda, que tiene para pasar un puente de cal y canto de bóveda, y es tradición en el pueblo de S. Salvador que se hizo en aquellos dias, que estuvo allí Cortés para que pasase."[8]

Gracias a la riqueza inexplotada de los pastizales de estas tierras, los ganados se multiplicaron con rapidez. Las mulas, los animales más aptos para el acarreo y carga, se volvieron con el tiempo en uno de los medios más socorridos para el transporte, lo que las convirtió en un bien inapreciable: mientras un caballo podía costar seis pesos, una mula valía 20.[9] Incluso un garañón, es decir, el burro macho indispensable para procrear las mulas, llegó a costar hasta 1 000 pesos, según un informe recabado por la corona.[10] Es evidente que la utilización de los animales de carga ayudó a que se limitara la utilización de los tamemes, e impulsó la construcción de caminos carreteros y de herradura, que nunca fueron de gran calidad según lo informaron muchos viajantes.

Dada la extensión de estas tierras fue imposible construir todos los caminos que se requerían; sin embargo, la naturaleza fue clemente ya que, una vez alcanzada la meseta central, la orografía era menos abrupta y las tierras llanas. A principios del siglo XIX el cabildo de Fresnillo comentó: "… no hay otros caminos que los naturales, ni son necesarios por la llanura de

[8] López de Gómara, *Historia*, 1826, t. 1, p. 141. Según explica Bustamante, quien incluye fragmentos de lo escrito por el obispo Lorenzana (1722-1804) en la edición que efectuó de las cartas de Hernán Cortés en 1770.

[9] Serrera, *Guadalajara*, 1977.

[10] Zavala, *Servicio*, 1984, p. 166.

la tierra…"[11] Igual opinión expresó Simón de Herrera y Leyva, gobernador interino de la provincia de Nuevo León: "Los caminos de esta provincia se han abierto con la continuación y traqueo de los caminantes; todos los años los hace desmontar el gobernador, abriéndolos con amplitud por no tener otros arbitrios y al siguiente ya están en los mismos términos por la mucha feracidad del país, pero se consigue transiten carruajes por toda la provincia…"[12] No en todos lados fue así.

RUTAS, CAMINOS Y PUENTES

El proceso de colonización determinó la necesidad de marcar nuevas rutas. En un primer momento la competencia establecida entre los conquistadores determinó el rumbo de las exploraciones. En los primeros años se avanzó por los cuatro vientos, se fundaron villas y ciudades apenas con diez vecinos. Así nacieron Colima, Compostela, Puebla, Culiacán, Oaxaca, Pátzcuaro, Sinaloa, Pánuco. A estas poblaciones debemos sumar las ya existentes: Tlaxcala, Cholula, Tzintzunzan, Xochimilco y el sinnúmero de pueblos regados por las diferentes provincias indias. La necesidad de dar un orden a esa explosión espacial se arregló con la formación de provincias, acompañadas en algunos casos, pocos, con la dotación de un obispado o de una provincia de religiosos que ayudaron a prefigurar el mapa de la Nueva España. Hernán Cortés fue el señor del territorio central hasta el sureste (Oaxaca), que dio origen a la Nueva España; Nuño de Guzmán dirigió su marcha hacia el occidente y el norte, lo que conformó la Nueva Galicia, que abarcó los territorios del norte. Por el oriente, el mismo Nuño de Guzmán llegó hasta tierras que denominó provincia de Pánuco. Los religiosos dirigieron su avanzada en competencia entre las diferentes órdenes llegadas a estas tierras: franciscanos, agustinos, dominicos, carmelitas, mercedarios y, finalmente, jesuitas. El reconocimiento de las antiguas provincias indias marcó también el espacio: tlaxcaltecas, cholultecas, pueblos nahuas, pues el imperio mexica se desintegró dando origen a múltiples señoríos localizados en el antiguo Anáhuac. A los cuales hay que sumar: zapotecas, mayas, purépechas, otomíes y los chichimecas que recorrían toda la meseta central y el norte. Sin olvidar el sinnúmero de grupos que poblaban el lejano norte

[11] Florescano y Gil, *Descripciones*, 1976, p. 113.
[12] Herrera y Leyva, "Catálogo de Noticias", 2006, p. 176.

hasta los confines del mundo conocido. Por último, la formación de obispados terminó de cuadricular el territorio de lo que sería la Nueva España. Estas delimitaciones dieron origen a una red de caminos de diferente categoría que pronto cubrió el espacio novohispano. Cientos de mapas, de muy diferentes rumbos, nos dan cuenta de la existencia o proliferación de rutas en todas direcciones, algunas con trazo más preciso, otras apenas delineadas. Frecuentemente, estos dibujos –pues, aunque los llamemos mapas, no cubren los requisitos del arte– nos dan información valiosa: puentes, ríos, montañas y valles, iglesias, molinos, garitas, batanes. Todo primitivamente dibujado, rara vez marcan puntos cardinales y mucho menos latitudes, pero conforme pase el tiempo la información será más completa y precisa.

Para seguir la traza de la demarcación de nuevos caminos, disponemos de otros testimonios menos coloridos que los mapas o las descripciones de religiosos y oidores. Se trata de diferentes tipos de ordenamientos y mercedes relacionados con la construcción o el mantenimiento de caminos y puentes, o con solicitudes para establecer *ventas* o *mesones*, indicativo de la existencia de un camino importante. La solicitud de apoyos a la corona para construir caminos fue frecuente, la primera que se realizó fue la de la ciudad de México mediante sus procuradores Alonso Hernández Puerto Carrero y Francisco de Monte, quienes viajaron exprofeso hasta la Real Corte y obtuvieron una cédula fechada en Valladolid el 15 de octubre de 1522, por la que se hizo merced de todas las penas de cámara y fisco a los pueblos de españoles, con término de diez años, para hacer caminos, puentes y calzadas.[13] Esta noticia se dio a conocer en la ciudad de México en 1524, justo cuando acababa de instalarse en el territorio de Tenochtitlán, después de haber tenido como sede Coyoacán.[14]

Es tiempo que nos preguntemos ¿cómo se pagaba la construcción y mantenimiento de los caminos en esos primeros años de dominio español?

[13] Actas de Cabildo de la ciudad de México, 1824. Actas de Cabildo de México, I, p. 215: se pregonó en México el 10 de junio de 1524. En Zavala, *Servicio personal*, 1984, p. 111.

[14] La sede en Coyoacán de la ciudad de México se registra en diferentes documentos que vienen fechados en esa ciudad: entre ellos el poder que Hernán Cortés dio a su padre Martín Cortés el 8 de mayo de 1522. En igual forma su posible instalación en la ciudad de Tenochtitlan se puede datar por las escrituras registradas en ese sitio, como la otorgada por el propio Hernán Cortés a Juan Jiménez el 30 de marzo de 1530 en la ciudad de Temextitan. El nombre de México quedó durante varios años adosado al de Temextitan, así se ve en múltiples cédulas reales, como una de 1538 enviada al cabildo. AGI/25//México, 1088, L.3, F.56V-57R. Y todavía en 1569 seguían intitulándola así, aunque cambió un tanto la forma de escribirla "tenuztitlan mexico de la nueva españa". AGI/25// México, 1090, L.6, F.116R-116V.

Hubo diferentes formas, que con el tiempo se irán modificando, hasta llegar a las implementadas a finales del siglo XVIII. Por una parte, como ya quedó anotado, el monarca cedía parte de sus ingresos, los pueblos interesados también colaboraban, los de españoles en especie y los de naturales en trabajo. Los transportistas, dueños de recuas y carretas, pagaban en proporción al número de cargas que transportaran. En la *Recopilación* de 1680 hay un título, el XVI, dedicado a las *Obras públicas*, y el XVII a los *Caminos públicos, Ventas, Mesones, términos, montes, pastos, aguas, arboledas y plantíos de viñas*. El XVI contiene cuatro leyes, el XVII, 18; todos ellos mandamientos emitidos desde la llegada de los conquistadores al Caribe hasta que se publicó esta obra, en donde hay un poco de todo.[15] En otros títulos, no dedicados a nuestro tema, se incluyen también mandamientos relacionados con los caminos, generalmente para reiterar mandamientos ya emitidos. No todos los mandamientos referentes a los caminos están en la *Recopilación*, los agentes del rey tenían autoridad para emitirlos, y en igual forma los cabildos los integraban en sus Ordenanzas o emitían bandos.[16] Cada distrito o término estaba encargado de cuidar sus caminos, especialmente por donde pasaban caminos reales. El conquistador de Yucatán Francisco de Montejo, en las Instrucciones que en 1539 dejó a su hijo y sucesor, apuntó: "… Así mismo habéis de trabajar de abrir todos los caminos, asi para Campeche, como para la mar, derecho á la costa del Norte, como á los pueblos principales, y en todo pondréis la diligencia y cuidado que fuere posible, porque yo vos confío".[17] Frecuentemente, los *visitadores*[18] recomendaban o impulsaban medidas para mejorar las comunicaciones; en 1545 el oidor Lorenzo de Tejada promovió la construcción de un puente sobre el río Grande, en las cercanías del pueblo de Tololotlan, para facilitar la entrada a Guadalajara.[19]

[15] *Recopilación*, 1681, t. II, lib. IV, tit. XVI. De las obras públicas, Ley I. Un ejemplo: "Permitimos à los vireyes, que en las partes y lugares donde conviniere abrir y facilitar caminos, calzadas, hacer y reparar puentes para el uso y comercio de las poblaciones, puedan hacer los gastos que fueren mas precisos y necesarios, con la menor costa que sea posible, y que *contribuyan* para el efecto los que gozaren del beneficio, conforme á las leyes de estos reinos de Castilla." Ley 53, tít. III, libro 3.

[16] García Bernal, "García del Palacio", 1985, p. 34. "24. *Item*, dijo que mandaba y mando a los dichos gobernadores y alcalde que de aquí adelante tengan mucho cuidado y diligencia en limpiar todo lo que fuere de sus términos y pertenencias para que los pasajeros y bestias de carga vayan y vengan donde tuvieren necesidad sin impedimento alguno…"

[17] Ancona, *Historia*, 1889, lib. II, p. 409.

[18] Los visitadores son enviados por la corona o los virreyes para conocer en el estado del gobierno de las provincias o los reinos.

[19] Benítez, "Arqueografía", 1946, p. 32.

Las observaciones emitidas por los visitadores son una buena referencia para registrar la importancia que se daba a la construcción y mantenimiento de los caminos. El oidor López de Toledo, comisionado en 1552 por la Audiencia de Guatemala para visitar la provincia de Yucatán, señaló:

> Por ser necesario para la policía, el trato, comunicación, conversación y comercio de algunos pueblos con otros, y especialmente de las personas buenas y de buen ejemplo, lo cual no podía hacerse sin dar entrada a los pueblos, mandó que se abriesen caminos anchos y capaces, que se hiciesen calzadas y reparos donde fuese necesario, para que con comodidades se fuese de unas partes a otras, porque estaban muy cerrados de arboledas, y encargó a las justicias de los pueblos los reparasen con cuidado cada año.[20]

En 1546 el virrey Luis de Velasco reportó: "… se han abierto nuevos caminos: de México al puerto de Acapulco; el que va a Guaxaca y de allí al puerto de Aguatulco y a Teguantepeque; el camino de México a Michoacán y a Colima, Jalisco y Pánuco; los caminos para las minas de Tasco, Tultepeque y Zumpango; han sido reparados los que van a Veracruz y Talmana y pueden ir carretas por todos ellos…"[21] La construcción y reparación de puentes ocupó también a las autoridades que supervisaban particularmente los de las rutas más importantes. En 1550 se dio una orden para que los indios vecinos de Matlacingo construyeran un puente de cal y canto sobre el río Atengo –Lerma a la altura de Indaparapeo– el cual por ser

> muy pasajero y esta hecho de madera se quiebra y ordinariamente es necesario repararse de lo cual se sigue mucha costa y trabajo a los indios de los pueblos comarcanos, allende del riesgo que pasan las personas que pasan por el puente. Los naturales de los pueblos comarcanos que suelen entender en hacer y reparar el puente de madera, entienden en hacerlo de cal y canto de manera que quede fijo y durable…[22]

Como podemos ver, construir, mantener y reparar es un asunto central: las autoridades virreinales encargaban a los alcaldes mayores vigilar que los caminos estuvieran en buen estado. Por tanto, no fue extraño que

[20] Victoria, "Hallazgo", 2011.
[21] Zavala, *Servicio*, 1984, p. 162.
[22] *Ibid.*, p. 588.

los alcaldes impulsaran o incluso emprendieran la construcción de ramales que beneficiaran a su provincia: don Diego Quijada fue uno de ellos. Mandó construir en 1562 el camino que uniría a Mérida con Sisal, tramo de unas seis leguas con una Ciénega muy difícil de cruzar.[23] Cuando respondió a su *juicio de residencia* en 1566 explicó: "Cuando entré a esta provincia no había un caballo de carga ni otro instrumento por sustento de los vecinos, ni había otra cosa que harrias de mil y dos mil hombres que se cargaban, porque la verdad no había caminos abiertos sino sendas por donde pasaba un hombre tras otro y se caminaba con dificultad a caballo, como de ello di noticia…"[24]

En algunos documentos se le atribuye la calidad de Real al camino que construyó Quijada. ¿Cuántos caminos recibían esta nominación y en qué consistía? Sin duda, eran arterias fundamentales que unían puntos nodales del territorio de la Nueva España. Se señala que los caminos Reales debían ser más anchos para que transitaran carretas y los transeúntes dispusieran de los servicios que requerían. En este reino tuvieron este rango el que iba de México a Veracruz, el de México a Nuevo México, del cual forma parte el camino real de Zacatecas. En un mapa de Nuevo México, elaborado por Enrico Martínez en 1602, se señaló como Real este camino y no cabe duda de que era uno de los más importantes, atravesaba longitudinalmente todo este Reino, alrededor de 800 leguas, unos 4 000 kilómetros.[25] Asimismo, el que iba de México a Guatemala, pasando por Oaxaca y Chiapas, recibió este nombre. En 1586 se habla del camino real a Tequila. De los tres caminos que iban de Guadalajara a Zacatecas dos recibieron la calidad de Reales.[26] Uno pasaba por la Barranca del río Grande y de allí se dirigía al Teúl. El segundo pasaba por el mismo río, pero por otro cruce, y luego por Juchipila, y el tercero, el más frecuentado, pasaba por los Altos y Teocaltiche, donde se torcía para el norte. Esta ruta requirió de estos tres caminos para esquivar a los indios chichimecas.[27] Los tres tenían el inconveniente de que debían cruzar el río Zapotlanejo, y en la *visita* que realizó en la Nueva Galicia el oidor Pedro Morones en 1557, recomendó enviar un oidor que promoviera la construcción de una barca que permitiera cruzar este río. ¿A cuál de los tres cruces se refiere? Creemos que al que se dirigía hacia

[23] Scholes y Adams, *Don Diego*, 1938.
[24] *Ibid.*, vol. II, p. 230.
[25] Bautista Pino, *Noticias*, 1849, p. 28.
[26] Arregui, *Descripción*, 1980, pp. 116-121.
[27] "Relación de San Martín y Llerena 1585", Acuña, *Relaciones geográficas*, 1986, pp. 249-250.

Teocaltiche.[28] Expuso que en este "… camino ay un rio el que es tan caudaloso… en tiempo del año. Como cualquiera de los mayores de España y al pasarle se suelen ahogar en el muchos naturales y españoles por pasarle a balsas…"; y no pensó en ese momento en construir un puente. Pocos años después, en 1562, el oidor Oceguera y el propio oidor Morones informaron de los adelantos que se habían realizado en este camino. Sin embargo, en el río de Zapotlanejo seguía faltando el puente y debía ser grande por la envergadura del río.[29] Para entonces ya había circulado la proeza del acueducto que construía el padre Tembleque; los oidores consideraron que este franciscano y su compañero el padre Pinto podrían encargarse de la construcción, lo cual no se llevó a cabo y el río de Zapotlanejo tuvo que esperar casi cien años para disponer de un puente.[30] En 1621 el visitador Arregui señaló cómo este gran río se cruzaba en "… canoas muy grandes hechas cada una de un grueso tronco de algún crezido pino…"[31]

LA PROEZA DE TEMBLEQUE

Muy conocida es la historia del acueducto que llevó agua a Otumba, concebido por fray Francisco Tembleque, secundado por el padre Pino, colaborador poco mencionado. Participó también el maestro Juan Correa y Agüero, castellano experto en canterías. El proyecto recibió el apoyo del monarca al concederle la dispensa de tributos al pueblo de Otumba. Y si bien se pensó realizarla en un periodo de tres años, cálculo sin duda insuficiente para las siete leguas que cubrió la obra, la realidad fue que se necesitaron más de diez años para su terminación y disposición de la mano de obra de los indios de la región para llevar a cabo este magistral proyecto.[32] Esta obra causó admiración en su época, aunque las opiniones sobre Tembleque han sido

[28] AGI, Guadalajara, 51, L.1, N.74.

[29] Así describió Lázaro de Arregui en 1622 el cauce del río en su cruce por la región de Guadalajara: "… no ay cosa notable si no es el salto del agua arriva dicho, que haze el Rrio Grande poco arriva de Tololotlan y enfrente de Jonacatlan, con gran rruydo que se oye muy lejos, y demás se ve como un grande humo que baporiza de ordinario del grande golpe que da el agua; de donde se empieza a meter el rrio por una grande barranca, y quanto más avajo más, hasta el pueblo de Tepeguacan, 10 leguas de su entrada en el mar del Sur, donde deja ya la sierra y corriendo al mediodía va por tierra llana hasta el común centro de las aguas…", Arregui, *Descripción*, 1980, p. 62.

[30] AGI, Guadalajara, 51, L.1, N.74. Guadalajara, 2 de febrero de 1562. Lic. Oseguera y Dr. Morones.

[31] Arregui, *Descripción*, 1980, p. 113.

[32] Hernández Ortega, "Acueducto", 2016.

controvertidas; para unos era una eminencia y para otros, un sencillo fraile que emprendió una obra monumental sin saber nada de arquitectura ni de hidráulica, para algunos más, como Torquemada, era un hombre sencillo que se recluyó en el convento. A su muerte se le quiso santificar, le correspondió a Juan de Torquemada armar el expediente para solicitar a Roma su reconocimiento. Años más tarde se le otorgó la calidad de beato y no llegó a más. Sin embargo, pasó a ser un modelo de santo hombre. Francisco Xavier Clavijero se refirió a él: "… el famoso acueducto de Cempoallan. Esta grande obra, digna do compararse con las mayores de Europa, se hizo á la mitad del siglo XVI. La dirigió sin saber los principios de la arquitectura, el apostólico franciscano fray Francisco Tembleque, y la ejecutaron con suma perfección los de Cempoallan".[33]

En torno a Tembleque y su obra hay muchos interrogantes, como lo señala Alain Musset, quien hace un repaso general de lo que se conoce.[34] El acueducto fue y es visitado y alabado por numerosos personajes: Mendieta (1525-1604), que fue a visitar a Tembleque en Otumba; el padre Ponce pasó por allí, Villaseñor y Sánchez admiró y alabó el acueducto, Clavijero lo cita, Ajofrín también y la marquesa Calderón de la Barca lo fue a visitar.[35] Sigue en pie, y aunque ya no está en funciones desde hace muchas décadas, ha sido reconocido como monumento de la arquitectura hidráulica colonial.[36]

RED CAMINERA

Para gobernar la Nueva España se requirió una extensa red de caminos con diferentes finalidades y propósitos. Si bien el de Veracruz era uno de los más importantes, por no decir el principal, los otros se fueron definiendo con los avances del descubrimiento y el dominio del territorio: ningún lugar se consideró inaccesible. En el primer siglo de ocupación se exploraron grandes extensiones, se pobló por todos los rumbos y extremos. Hernán Cortés puso el ejemplo al dirigirse hacia las Hibueras, en su marcha utilizó caminos ya practicados por los naturales, aunque en su trayecto, debido al enorme tren que llevaba, tuvo que abrirse paso, construir puentes y balsas

[33] Clavijero, *Historia*, 1853, p. 186.
[34] Musset, "Acueducto", 1980.
[35] *Ibid*., p. 85.
[36] Anaya, *Eternos*, 2019.

según la práctica autóctona para pasar con su cargamento. Siguió la ruta de la costa, más difícil que la que pasaba por donde pocos años después se fundó Antequera. En excursiones, también muy aventuradas, Nuño de Guzmán se adentró en la costa poniente, en la zona de Colima y llegó hasta Culiacán cruzando la sierra Madre. Después pasó a la costa del Golfo para dirigirse a la llamada provincia de Pánuco, donde Hernán Cortés había fundado en 1522 la ciudad de Santiestevan del Puerto (Tampico). La extensión del dominio continuó durante las siguientes décadas: se formaron islas de poblamiento por muy diferentes puntos, generalmente encabezadas por un *adelantado*, quien basándose en *capitulaciones* adquiría grandes beneficios.[37] Diego de Ibarra, mediante su sobrino Francisco, promovió los avances hacia lo que sería la Nueva Vizcaya. Cristóbal de Oñate, que fue de los fundadores de Zacatecas en 1542, encaminó años después a su hijo Juan a continuar los avances hacia el norte, lo que llevó a fundar la ciudad de Durango, y posteriormente avanzar a Nuevo México y Texas.

Todas estas avanzadas tenían carácter militar, estaban compuestas por pequeños ejércitos de indios amigos dirigidos por españoles con amplia experiencia –adquirida generalmente en las guerras de España o en los ya numerosos enfrentamientos con los naturales americanos–. Estas huestes eran capaces de abrir caminos, improvisar puentes, construir canoas y bergantines para que las irregulares tropas avanzaran en la exploración y ensanchamiento de los dominios españoles. Así se extendieron los imprecisos límites de la Nueva España, y más tarde vendrían las divisiones interiores, la más importante fue la de las dos Audiencias: la de México, establecida en 1527, y la de la Nueva Galicia en 1542, con sede en la ciudad de Compostela. Estas primeras entradas permitieron definir hacia dónde habría que congregar poblaciones, fundar pueblos y ciudades, nombrar representantes del monarca, recaudar tributos y acondicionar el territorio. Era una labor general de corregidores, alcaldes mayores, cabildos, religiosos, curas, pueblos, comerciantes, mineros, arrieros, pero sobre todo de los naturales, que eran quienes proveían la mano de obra. Ingenieros, si los había colaboraban, si no, se improvisaban –tal fue el caso del padre Tembleque–. Los grandes proyectos se enviaban a consulta con los ingenieros del monarca; así, Juan

[37] *Capitulación* es en este caso un acuerdo pasado entre dos partes, aquí entre Carvajal y el rey de España, para la conquista de un territorio que quedará bajo la soberanía del monarca.

Bautista Antonelli emitió en 1590 un dictamen sobre el nuevo camino de Veracruz, como veremos más adelante.[38]

¿ABRIR CAMINOS?

Abrir caminos significaba hacer brecha, descubrir. Era una labor de reconocimiento para hacer accesible el avance, y con el tiempo se vería si era pertinente acondicionar el transporte. El camino que le encomendó abrir el virrey Martínez de Almanza a Luis de Carvajal en 1572 entre las minas de Mazapil y Pánuco nos ejemplifica esta labor. El interés de esta ruta era contar con un nuevo puerto que diera salida a las poblaciones del norte sin tener que ir hasta Veracruz. Ya con anterioridad se había visitado esta zona, pero sin una intención tan clara como la manifestada en esta ocasión. Luis de Carvajal (1531-1591) era un portugués bien relacionado que había incursionado en la provincia de Pánuco con bastante frecuencia; aceptó el reto de efectuar esta travesía, para lo cual era necesario cruzar la Sierra Madre. La comitiva era considerable: "… 40 hombres a caballo, 65 sirvientes, 180 indios flecheros…, 230 caballos y 130 de carga…" Salió de la región de Pánuco, el recorrido duró 64 días. Juan Lorenzo, uno de sus acompañantes, dio testimonio de las dificultades que encontró en el trayecto de ida: "… prosiguiendo el dicho viaje a mucho trabajo suyo y de los que con el iban por las grandes sierras ríos y pasos dificultosos, a donde siempre los más de los días tuvo rencuentro con indios chichimecas que le querían hacer daño y estorbar el viaje…"[39] Para regresar tomó otra ruta que le recomendaron en Mazapil, todo fue más fácil por haber descubierto unas *abra* (puerto, en este caso de montaña) que le permitieron evitar la zona montañosa. Por el testimonio de otro de sus acompañantes, se nota la diferencia: "… desde dichas minas de Mazapil a la provincia de Pánuco camino que con mucha facilidad podrían caminar carros y era toda tierra muy fértil poblada de indios…"[40]

Estas incursiones no pasaron muchas veces de ser recorridos de reconocimiento. La de Luis de Carvajal no trajo mayores resultados, y hasta el fin del dominio español el único puerto del golfo fue el de Veracruz, punto

[38] Serrera, *Tráfico*, 1992, p. 27. Citado por Pérez González, "Caminos reales", 2001, p. 46.
[39] "Testimonio de Pedro de Portes", en Garza Martínez, "Expedición", 2017, p. 100.
[40] *Ibid.*

nodal del comercio con la Nueva España y paso obligado para ir a Filipinas. En cambio, esta incursión dio pie a Carvajal para obtener en 1579 una *capitulación* para fundar una nueva provincia, la de Nuevo Reino de León.[41]

Las travesías que efectuó el padre Ponce, comisario de la orden de los franciscanos para visitar los conventos, fielmente reportadas por su amanuense Fray Antonio de Ciudad Real, nos indican las rutas practicadas hacia diferentes puntos, pues sería una equivocación creer que la lógica de la comunicación era la misma que en la actualidad. Quedamos sorprendidos cuando registramos los trayectos que siguió este franciscano para visitar los ya numerosos conventos esparcidos por gran parte de la Nueva España. Durante dos largos años, de 1585 a 1586, incursionó no sólo por las zonas más pobladas, sino por tierras desconocidas a fin de atraer a la fe a los indios montaraces, llamados así por estar remontados en serranías inalcanzables. Los trayectos que recorrió variaron en función del periodo del año, de los medios de transporte que utilizaba; estos apuntes nos señalan las rutas practicadas, el estado de los caminos, quién los guiaba, qué contratiempos encontraban en sus recorridos, más un sinnúmero de observaciones que nos ayudan a registrar técnicas y avances en la definición caminera de esos años. Dada la complicada conformación orográfica de la parte del continente en que está asentado nuestro país, las dificultades de los viajeros se repiten a lo largo de los tres siglos, la calidad de los caminos no varía mucho, salvo en aquellos en que por su primordial importancia fue necesario efectuar, con enormes dificultades, rutas más accesibles, puentes más seguros, calcular los mejores meses del año para efectuar trayectos. Los testimonios del recorrido del comisario franciscano dan cuenta de todos los sinsabores a lo largo de sus trayectos: malos caminos, poblados sin ningún servicio para el viajero, ni hospedaje, ni alimento. Intemperancias del clima, mucho sol por el día, mucho frío por la noche. Inexistencia de postas para cambiar remudas. Falta de pasto para las bestias. Todo era carencias. Esto sucede tanto al norte como al sur, pocos son los trayectos agradables como el que introduce al valle de Oaxaca después de recorrer la abrupta serranía que, desde Tehuacán, no era sino subidas y bajadas, ríos que se cruzaban a vado y "un sol recísimo que derretía las entrañas…", según anotó el padre amanuense.[42] Nos llevan también por lugares que hemos conocido, como cuando en febrero de 1587 informaba:

[41] Temkin, "Capitulación", 2007.
[42] Ciudad Real, *Tratado*, 1976, t. I, p. 270.

> … Pasado el río, que está una buena legua de Matzatlán, caminó otras tres de camino muy malo y perrísimo de cuestas arriba y abajo, con muchas piedras; y malos pasos, atravesando quebradas y laderas de sierras muy trabajosas… llegó aún antes que fuese de día al mesmo río de Tuchcacuexco; pasólo muy bien porque aunque llevaba mucha agua va muy ancho y tiene buen vado, limpio de piedras; luego subió una costezuela y mal reventón, y andada otra legua y media de buen camino, en que se pasan tres arroyos, llegó muy temprano a un bonito pueblo de la mesma guardianía de Colima, llamado Comalan… De todas estas barrancas las siete son las más malas, y llámanlas las barrancas de Colima, aunque otros las dicen "los siete pecados mortales", por ser tan malas de pasar…[43]

Los apuntes del padre Ponce nos dan un pequeño curso de ingeniería. En Techaluta señala con admiración la existencia de "… una calzada alta de piedra que tienen hecha los indios, de un cuarto de legua de largo, con muchas alcantarillas de madera, pero entonces, que era verano, no fue menester ir por ella porque todo estaba seco…"[44] No fue el único que dejó testimonio de la pericia indígena, Clavijero apuntó en su *Historia*:

> … sus puentes eran de piedra ó de madera; pero aquellos, según parece, eran muy pocos. El mas singular era aquel al que dieron los españoles de aquellos países el nombro de hamaca. Esta era un tejido de ciertas sogas ó lazos naturales de un arbol, mas flexibles quo los mimbres, pero tambien mas gruesos y mas fuertes, llamados en América bejucos, cuyas extremidades ataban á los arríes de uno y otro lado del rio, quedando el tejió o red suspenso en el aire á manera de columpio…[45]

UNIR LOS DOS MARES

Desde los primeros años de la conquista, las autoridades virreinales y el propio monarca tuvieron particular interés en hallar caminos que comunicaran el mar del Norte con el del Sur, o sea el Golfo con el Pacífico. El propio Hernán Cortés, quien obtuvo ciertos derechos sobre el puerto de

[43] El pueblo de Zapotlán, que se renombró como Ciudad Guzmán a mediados del siglo XIX. *Ibid.*, p. 142.

[44] *Ibid.*

[45] Clavijero, *Historia*, 1953, p. 173.

Tehuantepec, desde 1523 ordenó la instalación de un astillero. Las razones eran de peso, sobre todo en los primeros años, cuando todavía Acapulco no había adquirido la importancia que obtuvo a partir de mediados de este primer siglo, y de que la corona impusiera la prohibición de comerciar entre sí a los diferentes virreinatos. El interés por establecer una comunicación entre los dos mares aumentó cuando las islas Filipinas fueron anexadas a las posesiones de la corona española como resultado de las conquistas de López de Legazpi, y se hizo más necesario facilitar la comunicación entre los dos mares.[46] En diferentes momentos se encomendó buscar un paso más accesible sin tener que rodear.[47] Aparentemente, en 1596 ya estaba en construcción un camino del cual se señaló: "… Sobre el acuerdo entre el virrey Luis de Velasco [y Castilla], la Audiencia y los oficiales reales de que se inspeccionase la obra del camino entre el río Guazaqualco y la villa de Tehuantepec…"[48] ¿Por qué les interesaba esta ruta? El transporte por agua en esas fechas era el más sencillo, atravesar mares era más fácil que cruzar ríos y ascender cordilleras. La búsqueda de vías fluviales navegables fue un tópico común que no dio buenos resultados.

Quizás la búsqueda para conectar estos mares es el ejemplo más concreto de las dificultades que enfrentaban proyectos de este tipo, como nos lo muestra el trabajo de Laura Machuca. Ciertamente la distancia entre Coatzacoalcos y Tehuantepec era sólo de 65 leguas, de las cuales 40 se podían transitar por el río en ocho días. Las restantes 25 debían hacerse por tierra. Sin embargo, el principal problema de esta ruta era que no coincidían los tiempos de la naturaleza con las necesidades de transportistas y viajeros: el río era navegable solamente en periodos de lluvia; además, el camino de que se disponía era de arria y no de carretas, lo que dificultaba mucho el traslado de bastimentos. En la *Relación* de 1580 se indicaron muy bien las dificultades de esta ruta, "según los tiempos, donde hay montes y sierras",[49] a falta de un camino para carretas desde Utlatepec (punto de embarque y desembarque del río Coatzacoalcos) hasta la Villa de Tehuantepec…"[50]

En 1608 el navegante Sebastián Vizcaíno informó haber encontrado un camino en gran parte navegable que uniría los dos mares. El virrey Luis de Velasco analizó su propuesta, a la que encontró serios inconvenientes.

[46] Suárez, "Sedas", 2015.
[47] AGI/23/México, 1064, L.3, ff. 144r-149r.
[48] Machuca, "Proyectos", 2009.
[49] Acuña, *Relaciones*, 1986, t. I, p. 118.
[50] Machuca, "Proyectos", 2009.

Primeramente, señaló que ese camino ya se había descubierto, y que se vio que no era conveniente invertir grandes cantidades de dinero, que no corresponderían a los servicios que podría dar. Entre los inconvenientes señaló: "… lo que percibí en tiempo de mi primer gobierno que hice descubrir como se descubrió ese camino e intente seguillo, es el caso que las varcas que se han de yr cargadas con los dichos pertrechos por el rrio dificultosamente pueden navegar si no es tiempo de aguas que el rrio se aumenta que es por los meses de junio, julio y agosto, y parte de septiembre…".[51]

Esta idea de encontrar un camino que uniera los dos mares apareció periódicamente, sin llegarse a una solución que diera buenos resultados. En 1622 el virrey marqués de Gálvez retomó el asunto. Informó al rey: "… He procurado después saber más pláticas y de experiencia el estado que tienen y la causa porque se habia dejado de proseguir el yntento, y según la Relación que es la que V. Mgsd. verá por la carta y memoria que Imbio con esta, que va con la mejor claridad que he podido disponer para que V. Mgsd lo pueda entender mejor…"[52]

Esporádicamente se retomaba la idea de beneficiar esta ruta. Hacia 1760, ya en plena época de reformas, se designó un equipo de seis ingenieros para que analizara la posibilidad de culminar este camino. De esto también se ocupa Laura Machuca.

ADEREZAR LOS CAMINOS

Para los virreyes la construcción y el estado de los caminos fueron una preocupación constante; en las cartas que enviaban al rey daban cuenta de su situación: lo que había que reparar, los que convenía prolongar, los que eran peligrosos ya por deslaves y crecientes de ríos o por ataque de indios. La primera observación la efectuaban al desembarcar en Veracruz, desde donde emprendían un largo camino hasta la ciudad de México. Muy pronto se vio que los caminos necesitaban mantenimiento, arreglo y mejoras, lo que genéricamente se llamaba *aderezar*. Ya en 1538 el obispo de Tlaxcala, mediante Bartolomé de Zárate, pidió que el corregidor de esa provincia "adobara" el camino que iba de Tecoaque a la venta de Texaque, que no

[51] Carta del Virrey Luis de Velasco y Castilla, 24 de mayo de 1609. AGI, México, 27.67.
[52] AGI, México, 29, N.79.

se utilizaba por estar en mal estado y con su arreglo se reduciría en una jornada el camino de México a Veracruz.[53]

En 1550 por medio de un mandamiento se ordenó que se terminaran de aderezar los caminos de la provincia de Michoacán que iban a las recién descubiertas minas de Zacatecas. Recomendaban muy especialmente los de Zitácuaro, Acámbaro, Oririapúndaro y la estancia de Godoy, transitadas por carretas que llevaban bastimentos y plomo, y que regresaban con metales que se beneficiarían en esta provincia.[54] Una orden semejante se dio ese mismo año a Diego Ramírez para que, durante su visita a las provincias de Pánuco, Veracruz y México, "aderezara los puentes y caminos".[55] En igual forma llegaban múltiples solicitudes para mejorar los caminos: "un puente de piedra sobre el río de Izúcar: el camino entre Izúcar y Acatlán… muy cursado", y el puente que había era de madera muy podrida.[56] Entre los múltiples requerimientos, los que más peso tenían eran los relacionados con el camino de Veracruz a México. Hacia finales del primer siglo se creyó pertinente rehacer este camino, obra ligada a la renovación del puerto que se proyectaba realizar. Fue en esa ocasión cuando se consultó al ingeniero militar Bautista Antonelli, según narra Ramón Serrera: "… El informe o parecer del italiano, fechado en México el 10 de marzo de 1590 y articulado en 62 puntos, aporta noticias valiosas sobre los distintos tramos de la ruta e incluye una minuciosa '*Relación y calidad del camino que abrió el doctor Palacios por Orden del Virrey Marqués de Villamanrique...*'"[57]

Terminaba el siglo, en ochenta años este mundo se transformó. Los avances de la comunicación fueron considerables, las rutas más importantes estaban cubiertas: se programaba la consolidación del camino a Veracruz,[58] la extensión de la ruta del norte hacia Texas y Luisana. Se trabajaba sobre el

[53] Real cédula a la Audiencia de México ordena que provea se adoben y arreglen los malos pasos que hay en el camino de la venta de Tecoaque a Tlaxcala y de esta ciudad a la venta de Texaque, que acorta una jornada el camino de Veracruz a México. 31 de mayo de 1538. AGI, México, 1088, L.3, ff. 87v-88r.

[54] Gerhard, *Síntesis*, 1992, p. 371, registro 1620.

[55] *Ibid.*, pp. 634-635, registros 2648 y 2649.

[56] *Ibid.*, p. 236, registros 1003-1004.

[57] Serrera, "Tráfico terrestre", 1992, p. 27.

[58] El virrey conde de Monterrey informó sobre la situación del nuevo camino: "… lo que se ha ido haziendo en la prosecución de este intento de *camino nuevo* y aquí va un traslado de los autos de la visita que en él mande hacer y de las declaraciones de los carreteros y harrieros de confiança y experiencia que a esto fueron con el juez que nombré y con un comisionado que envió el consulado por orden mía…" AGI, México, 23. N.86. Imagen 72 y ss.

proyecto de Coatzacoalcos a Tehuantepec, aunque presentaba serias dudas sobre sobre su pertinencia.[59]

CAMBIO DE SIGLO

El nuevo siglo trajo nuevas prioridades, la situación internacional demandaba la construcción de baluartes, murallas para defensa del reino, y esa fue durante gran parte de este siglo XVII la prioridad del gobierno. La puesta en pie de la armada de Barlovento desangró las arcas reales y las de las ciudades novohispanas, las cuales tuvieron que colaborar con gruesas cantidades para el sostenimiento de la armada. Hubo además otra prioridad fundamental: salvar a la ciudad de México de las inundaciones que sufría año con año. Todos los esfuerzos se concentraron en estas dos situaciones, así que los caminos pasaban en cierta forma a segundo término; y aunque nunca desapareció el interés por mejorar la red caminera de la Nueva España, las posibilidades del gobierno no daban para tanto y se atendió lo más urgente: la defensa del reino y de la capital, y aunque no sea el asunto que nos ocupa, no está de más dedicarle unos cuantos párrafos. En cuanto a lo primero, si los caminos solían realizarse con lo que podríamos llamar un *práctico*, arrieros y carreteros hacían las veces de ingenieros y constructores, y a ellos se recurrió para la construcción del nuevo camino de Veracruz en 1590.[60] Las obras del desagüe y la defensa de los puertos requerían mayor ciencia. Se convocó a profesionales, formados generalmente en Europa: Bautista Antonelli el italiano, Adrián Boot, el holandés o quizás alemán (1550-1632).[61] Este último llegó a la Nueva España en 1614, o quizás un poco antes, para unirse a Enrico Martínez en los trabajos que se preparaban para la construcción del desagüe de la ciudad de México.[62] Enrico Martí-

[59] Carta del Virrey Luis de Velasco y Castilla, 24 de mayo de 1609. AGI, México, 27.67. "… las varcas que se han de yr cargadas con los dichos petrechos por el rrio dificultosamente pueden navegar si no es tiempo de aguas que el rrio se aumenta que es por los meses de junio julio y agosto, y parte de septiembre…".

[60] Conde de Monterrey da cuenta de los avances del camino nuevo de Veracruz. AGI, México, 23. N.86. Imagen 72 y ss.

[61] Vázquez, "Enrico Martínez", 2013.

[62] "Carta acordada del Consejo de Indias a Diego de Vergara Gaviria, receptor en él, para que, con cargo a cuentas de estrados, libre 3 500 reales a Adrian Boot, ingeniero que va a asistir al desagüe de la laguna de México", 1613. AGI, México, 1094, L.18, f. 174v. Cuaderno de cartas del virrey Lope Díez de Armendáriz, marqués de Cadereyta. AGI, México, 31, N.49. 65.

nez, de su verdadero nombre Heinrich Martin, estuvo a cargo de esta obra durante largos años; los resultados no fueron los esperados y el problema siguió hasta el siglo siguiente. El desagüe ocupó la atención del gobierno a lo largo de este siglo y del que siguió. Lo anterior nos explica que los caminos hayan pasado a un segundo o tercer plano, si incluimos en este rubro el de la defensa del reino.

Desde 1659 las obras de los baluartes y murallas de Veracruz se encomendaron al ingeniero Lucio Marcos; los preparativos eran lentos, las decisiones también.[63] En 1663 Lucio elaboró un plano con una propuesta y, siete años después, otro plano en el cual muestra las debilidades de las defensas, señal de que en este lapso no se habían realizado las mejoras recomendadas.[64] Estos profesionistas circulaban por todos los territorios de la monarquía. Lucio, antes de estar en México, fue recomendado en 1652 para ir al Perú. Pasaban de un reino a otro resolviendo problemas o proponiendo nuevas obras.

Otro ingeniero que se ocupó de los trabajos de mejora de los puertos del Golfo fue Jaime Franck, nacido en la Hungría de los Habsburgo hacia 1650. Las noticias más firmes de su participación se registran por medio de los planos que elaboró, uno de San Juan de Ulúa, datado en 1689, que se complementa con otro de la ciudad del año siguiente, por lo que puede deducirse que los trabajos se hicieron en torno a esos años. También firmó un plano de la fortificación de la villa de Campeche.[65] Sin que sepamos a ciencia cierta qué se llevó a cabo de sus propuestas, lo que resulta evidente es su participación y, tal como otros ingenieros, adquirió relevancia, empezando a ser un elemento importante si no imprescindible. Ya volveremos a este asunto más adelante.

PUENTES, PUENTES Y PUENTES

Si bien un camino se podía improvisar, ¿sucedía lo mismo con los puentes? Ello dependía del tipo de puente: los había bastante sencillos y otros eran

[63] Diligencias para asegurar al ingeniero Marcos Lucio, en AGI, Patronato, 242, R. 4.

[64] Presenta la ciudad de Veracruz situada junto a la costa y la propuesta de fortificación de la plaza en su totalidad, cerrándose por la parte del mar con una única entrada por medio de una puerta. A su derecha el río de las Aguadas. (Planta de la ciudad de la Nueva Veracruz, con el proyecto de mejora de sus defensas.) AGI, MP-México, 59 y AGI, MP-México, 63BIS.

[65] AGI, MP-México, 107, AGI, MP-México, 87 y AGI, MP-México, 85.

más complicados. Aparentemente era algo que podía asumir un religioso, como fue el caso del padre Tembleque, quien no obstante buscó el apoyo de un maestro en *cantería.* Para construir el puente del diablo, entre Coatepec y Xalapa, también se convocó a un maestro en cantería procedente de Puebla.[66] Muchos puentes fueron construidos sin que hayan dejado traza, y sólo labores de salvamento los han sacado a la luz. Sin embargo, queda en la oscuridad quién los construyó, cómo se financiaron, cuánto duró su construcción. Preguntas sin respuesta más que en contadas ocasiones, como en el caso del puente de Ixmiquilpan, levantado por el empeño del alcalde mayor de este pueblo, Miguel Cuevas Dávalos, a mediados del siglo XVII, e inaugurado en 1655, día del arcángel San Miguel, y muy posiblemente en el mismo emplazamiento del puente que mandó construir el alcalde Diego de Alarcón y Ocaña en 1778.[67] Si bien no se dispone de un registro de los innumerables puentes que se construyeron, sí hay repetidos informes de la necesidad de repararlos. Fue el caso del informe que dio la ciudad de Zacatecas en 1642, el cual

> dice que habiendo representado a V Md sus grandes necesidades y no tener ningunos propios con que acudir a ellas ni a los forzosos gastos que cada año se le offrecen en obras públicas como son reparar las casas de su cavildo, carceles ni casa alondiga…ni con que aderezar los caminos, calzadas y puentes de ríos y arroyos por donde en la dicha ciudad entran todos los mantenimientos y mercaderías en carros y carretas es que respecto de la fragosidad de su sitio y la violencia y corrientes de las aguas cada año se arruynan…[68]

Finalmente, en 1672 el río Grande de Santiago, que pasa por la profunda barranca de Zapotlanejo, contó con un puente gracias al empeño del licenciado Francisco Calderón y Romero, gobernador interino del reino de Nueva Galicia. No es extraño que haya tomado tal iniciativa a quien en varias ocasiones se le había encargado la supervisión de obras públicas; años atrás el virrey le había encomendado "reconocer los reparos del desagüe de

[66] Boils Morales, "Puentes", 2008, p. 175.

[67] Plan del proyecto de canalización de agua para el riego de las tierras del valle de Ixmiquilpan, por Diego de Alarcón y Ocaña. AGI, MP-México, 389. "Corresponde al proyecto de canalización de las aguas del río Tula para llevar el riego a tierras de la zona norte y este del valle de Ixmiquilpan, zona muy árida por las escasas lluvias. Realizado en 1782 por el alcalde mayor Diego de Alarcón y Ocaña. La antigua acequia estaba abandonada por lo que se construyó una acequia nueva, que fue denominada Zanja Nueva o Acequia Grande."

[68] Cartas de cabildos seculares. AGI, Guadalajara, 30, N.81 (fotograma 1).

la ciudad" de México.[69] En su honor se otorgó su nombre al puente, que se recuerda por la famosa batalla del puente de Calderón que hizo enfrentar a los ejércitos de Hidalgo y de Calleja el 17 de enero de 1811.

Como en el caso de los caminos, en los cientos de mapas resguardados en diferentes archivos hay testimonio de la existencia de puentes o de la falta de ellos. En 1722 la Audiencia de Guadalajara se preguntaba: ¿por qué no han recibido los indios coras de la sierra del Nayar el maíz que debía entregárseles? La respuesta de los arrieros fue contundente: tuvieron que regresarse porque el río estaba muy crecido y no había puente.[70] Eventualmente la construcción de un puente provocaba reclamos, como fue el caso de los religiosos agustinos del convento de Tonalá, quienes habían obtenido el permiso de instalar tres canoas para cruzar el río Grande "… para transportar pasajeros, caminantes y mercancías…"[71] La construcción del puente de Tolotlan les privó de estas entradas que les permitían atender a los pueblos vecinos. Hay puentes famosos que hasta la fecha son admirados; el de la hacienda Navacoyan, en la Nueva Vizcaya, ahora estado de Durango. Lo construyó el dueño de la hacienda del mismo nombre, y es catalogado entre los llamados "del diablo". En 1796 hubo un pleito entre el dueño de la hacienda José Martín Chávez y el ayuntamiento de la ciudad de Durango por el libre tránsito en este importante *camino real* de tierra adentro. El hacendado, mediante su administrador, se quejaba de las molestias que vivía su hacienda por el continuo tránsito que había en este camino.[72] Sin duda, no debía ser poca cosa. Para lograr construir o terminar un puente, como el de las Damas, de la ciudad de Guadalajara, llamado así por el empeño que tuvieron las damas de esa ciudad para que se terminara su construcción, hicieron colectas y principalmente organizaron corridas de toros. La propuesta de efectuar corridas de toros para pagar obras públicas, como era la de un puente, se volvió frecuente a finales del siglo XVIII, sobre todo en provincias donde este evento era muy apreciado. En Colima se pidió permiso en 1803 para efectuar varias corridas y terminar la construcción de los

[69] AGI, Guadalajara, 231, L.4, f.4v. Real Cédula a la Audiencia de Guadalajara, en respuesta a su carta de 12 de abril de 1671 en la que informaban sobre el buen gobierno del licenciado Francisco Calderón Romero, presidente interino de Guadalajara, informándoles que se le ha enviado Cédula en agradecimiento.

[70] Biblioteca Pública del Estado de Jalisco (en adelante BPEJ), J. Real Audiencia Civil, caja 108, exp. 2. Testimonio Luis Tortorelo y Torres.

[71] *Ibid.*, caja 160, exp. 4, 1725.

[72] *Ibid.*, caja 172, exp. 11.

puentes que estaban en proceso.[73] El puente que se construyó en la villa de Lagos hacia 1790, con un proyecto del maestro Pedro José Ciprés, se volvió famoso, por la consigna que se le puso, cuando finalmente se terminó: "Este puente se hizo en Lagos y se pasa por arriba".[74]

CAMINOS VECINALES O DE TRAVESÍA

Su importancia no es menor que la de los caminos reales, ni que la de cualquier otro tipo de camino. Son diferentes, su función es otra y, por lo mismo, merecen al menos ser mencionados, no porque no ameriten más sino por la poca atención que se les ha dado. Tres mapas de tres regiones totalmente diferentes me permiten redactar estas notas. El primero (mapa 1) es de las *ventas* existentes en el camino que va de Veracruz a Jalapa, este es el tema central; sin embargo, el dibujante nos dejó testimonio de los diferentes caminos que cruzan esta importante región y cómo se articulaban entre sí los poblados.[75] El camino de herradura está bien señalado, el río resalta no sólo por su anchura sino por los peces, posiblemente emparentados con los salmones, ya que en otra relación informaron de unos peces que remontaban el río para reproducirse.

El segundo (véase mapa 2) es de la ciudad de Puebla, elaborado en 1698, como sucedía a menudo, por un religioso. Su nombre *Christophorus Guadalaxara Angelopolitanus* aparece en la parte superior del mapa, originario de la ciudad de México, se registra como matemático y geógrafo. El mapa de su factura lo dibujó por encargo de José de Veitia Linaje, administrador de alcabalas de esa boyante ciudad, a quien le interesaba conocer todos los posibles puntos que debía controlar para que no hubiera fraude en el pago de esta jugosa renta. Esto se aprecia muy bien en el mapa.[76] Es claro que el padre Guadalajara conoce muy bien la ciudad, y la dibuja con todo detalle. Se aprecian claramente los caminos que salen de la ciudad en diferentes direcciones, el lugar donde deberían colocarse las garitas. Toda la economía poblana hace su aparición.[77] Sobre los caminos, ¿qué anotamos? En primer

[73] *Ibid.*, caja 385, exp. 24.
[74] *Ibid.*, caja 231, exp. 13.
[75] AGI, México, Ventas del camino a Jalapa, 1580.
[76] Plano de la ciudad de Puebla de los Ángeles. AGI, MP-México, 529.
[77] *Ibid.* "Presenta la ciudad de Puebla de los Ángeles, sus alrededores y entorno orográfico. La traza tiene forma reticular con la plaza mayor y principales edificios en el centro de la misma. Las

Mapa 1. Ventas del camino a Jalapa, 1580

Fuente: Pueblo de Xalapa y su partido. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-MÉXICO, 18.

Mapa 2. Puebla, 1698

Fuente: "Planta de la çiudad de los Angeles de Nueba España: 1698". Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-MÉXICO, 529.

lugar, una jerarquía; los caminos llamados reales están trazados con dos líneas (═══), los vecinales con una (–––). Lo que nos permite resaltar la importancia de ciertos caminos. Cada camino tiene señalado su derrotero: camino de Guamantla-Huamantla, que cuenta con un puente importante que va a Cholula, Atlixco e Izúcar, se le señala como principal. Están el de Tlaxcala, y el de Tlaxcala en Carrosa, el que va a Veracruz y el que viene de la ciudad de México como los principales. Vienen después los de la región. Las precisiones son importantes, ya que la finalidad de este mapa es justamente señalar por dónde se introducen a la ciudad los productos que deben pagar alcabala, y los llamados productos de viento. Existe otro mapa de la ciudad de Puebla, dibujado en 1724, que no tiene ni la quinta parte de la información que nos ofrece el de 1698, si bien señala también la colocación de las garitas, mandadas reponer por el nuevo administrador de alcabalas Joaquín de Uribe y Castejón.[78]

El tercer mapa (véase mapa 3) nos indica la situación de los caminos vecinales que corresponde a Tlaquepaque, y fue realizado en 1776 como respuesta a una Real Cédula emitida en enero de 1772.[79] Es un hermoso mapa coloreado y dibujado a profusión que comprende el curato que contiene los pueblos dependientes entre Tonalá y Tlaquepaque, los más importantes. El mapa es muy claro con todos los caminos que comunican unos pueblos con otros y los puentes del curato que, como hemos visto páginas atrás, son muy importantes por ser tránsito obligado a la ciudad de Guadalajara. Al pie del mapa viene un gran listado de los pueblos y los caminos existentes, con la siguiente leyenda:

---

manzanas son rectangulares con ocho solares cada una. Discurren varios cursos de agua: el Atoyac, que la rodea al poniente y suroeste y su afluente, el San Francisco, que la cruza; al oriente y noroeste, el Calderón y el Alseseca. Señala los caminos principales y entradas. Indica las garitas y guardas, puentes, molinos, fuentes, baños, caleras, batanes, ranchos. En 1695 Juan José de Veitia Linaje fue nombrado juez superintendente de las alcabalas de Puebla de los Ángeles, cuya administración reformó completamente. Una de las medidas tomadas fue la instalación de 9 garitas en los caminos de entrada y salida a la ciudad, cuyo emplazamiento se precisa en el plano de la ciudad que mandó levantar al bachiller Cristóbal de Guadalajara en 1698."

[78] Plano de la ciudad de Puebla de los Ángeles con la situación de las garitas de la Aduana. AGI, MP-México, 519 (1724).

[79] "Remitido por el alcalde mayor Agapito Martínez, en 1776. Forma parte de unos autos sobre el plan de curatos de la Diócesis de Nueva Galicia. Forma parte del expediente remitido por Eusebio Sánchez Pareja, presidente de la Audiencia de Guadalajara, remitiendo el plan general de los curatos que hay en los distritos correspondientes al gobierno y obispado de Nueva Galicia (1784, marzo, 12-1795, abril, 25). AGI, Guadalajara, 348." Véase también Rojas, "Cartografía", 1999.

Mapa 3. Tlaquepaque, 1772

Fuente: Mapa de los curatos de Tonalá y San Pedro [Tlaquepaque] y su distrito. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-MÉXICO, 285.

> Esplicación. Este mapa esta figurado según y cómo están las tierras de la Jurisdicción de Tonalá, y San Pedro por lo que toca al gobierno secular el que va numerado por el abecedario para el conocimiento de cada lugar de por sí. Arroyos y caminos que salen del pueblo de Tonalá cabecera de la jurisdicción con el número y trato de cada uno de los avitadores de cada Pueblo, lo que puede verse con toda claridad comenzando con la letra A…[80]

Eso no es todo, marca las distancias entre pueblo y pueblo, el número de habitantes que hay en cada uno de ellos y, para concluir, a qué se dedican. Así, sabemos que el de San Pedro hace "loza vidriada y ladrillos", el de San Gaspar se dedica a la hortaliza y jardineros de rosa de castilla, los de San Martín eran zacateros. Para todos los caminos se marca el número de leguas. Tenemos aquí un ejemplo de desarrollo caminero vecinal que nos muestra la diversidad y complementariedad económica existente en esta región, como en su momento lo mostró Eric van Young.[81] Cierto es que tanto la región de Puebla como la de Guadalajara representan las zonas más ricas de la Nueva España; y habría que agregar la de Querétaro para tener una idea de cómo se articulaba el desarrollo regional y en qué forma la red caminera era parte sustancial de dicho desarrollo. Para explicar este fenómeno tenemos el trabajo de Mauricio Lovera, quien nos expondrá qué lugar ocupó el antiguo *altepetl* de Xilotepec en el desarrollo de la ciudad de Querétaro, cuyo asentamiento se hizo justamente en tierras pertenecientes a esa comunidad.[82]

NUEVOS TIEMPOS

Con la llegada del siglo XVIII se aprecia una valoración nueva del desarrollo caminero. No tanto en su extensión o su desarrollo como en la forma de planear su construcción.[83] El trabajo que tiene en preparación Adriana Guarneros sobre el nuevo camino de México a Toluca nos mostrará la nue-

[80] AGI, MP-México, 285. Tlaquepaque, 1772.
[81] Van Young, *Ciudad y campo*, 1989.
[82] Véase Rojas, *Ciudades*, 2018.
[83] León García, María del Carmen, "El camino México-Toluca. Proyecto del ingeniero militar Manuel Agustín Mascaró. Nueva España, 1791-1795", *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 105-132, 2002, Barcelona, s. p. <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/455>. [Consulta: 9 de noviembre de 2019.]

va modalidad, donde la *técnica* y el *savoir faire* intervienen decisivamente en la planeación y construcción de caminos; pero tendremos que esperar un poco para conocer estos pormenores. Tenemos un primer caso interesante en 1706 cuando el capitán Domingo González Carranza[84] dirigió un grupo de veinte personas para efectuar un recorrido por el río Coatzacoalcos con el propósito de averiguar la posibilidad de construir un astillero.[85] Se iniciaba una nueva época en la que la ciencia participaba en la toma de decisiones, las noticias que se recababan ya no eran solamente para informar al monarca sobre el estado de sus dominios. Así que, en mi opinión, lo que distingue este siglo no es sólo la construcción de puentes y caminos, sino la forma en que se toman las decisiones y la participación de los técnicos.[86] Eso no quiere decir que la red caminera se modificara sustancialmente, ya que en algunas zonas la comunicación era muy complicada y así permaneció; basta ver la narración que efectuó el oidor Marcos de Tapia en 1699 sobre el trayecto que siguió el nuevo gobernador de la Provincia de Sinaloa para ir a tomar posesión de su empleo. Partieron de Guadalajara, tomaron lo que llamó el corredor costero, el oidor lo acompañó hasta el final del viaje, hasta que

> quedara en quieta y pacífica posesión de dicho oficio, quien trajo una familia de veintidos personas y su esposa en cinta de meses mayores y (una) niña de poco mas de dos años caminando mas de doscientas cincuenta leguas que hay desde dicha ciudad de Guadalajara hasta esta villa por caminos bastantemente penosos de cuestas y barrancas, muy mostruosos que en la mayor parte de dicho camino fue menester llevar personas que con hachas fuesen desmontando por donde poder pasar y en otras partes cargando en hombros de gente pagada el forlon en que venía por la imposibilidad de rodar, agregandose a esto muchas quebradas, atascaderos, pedernales ríos muy caudalosos y todo lo mas del camino infestado de sabandijas muy ponsoñozas y plagas de mosquitos, y fuera de esto ser tierra muy caliente del sol muy ardiente y los pueblos que hay en dicho camino a cien leguas delante de Guadalajara para esta dicha villa tan infructíferos y estériles de bastimentos que no se hallaba ni aún maíz para el sustento de las mulas en que venía todo el bagaje necesario fletadas a subidos precios por falta total

[84] Pasó su examen de piloto en 1682 especializado en mares de América. Examen de piloto. Domingo González Carranza: AGI, Contratación, 57B, N.1.

[85] Siemens, "El sur de Veracruz", 1972.

[86] Suárez Argüello, "De caminos convoyes", 2001.

> de arancel, ni otra economía en tierras tan despobladas y llegó dicho gobernador a esta dicha villa el 5 del corriente…[87]

¿Cuándo se modificó esta ruta tan incómoda? Al parecer fue la única que estuvo en uso para llegar a la costa de la provincia de Sinaloa. Aún en la actualidad es la más común; recientemente se puso en funciones la gran autopista que sale de Durango y atraviesa la sierra con una serie de imponentes puentes, el principal el Baluarte, y llega hasta Mazatlán. Muy posiblemente Diego de Ibarra, a finales del siglo XVI, al fundar Guadiana utilizó otra ruta, de Durango a Tepehuanes y a Topia, sin duda complicada, pues no se consideró un trayecto practicable.

RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN

Si bien cada siglo tiene un distintivo, ¿cuál es el del siglo XVIII? Según la información disponible, este siglo tiene varios en cuanto al desarrollo de la red caminera: la solicitud de información de carácter geográfico que permita conocer el territorio y lo que se necesita para su pleno dominio y explotación; disposición de personal calificado que intervenga en la realización de los trabajos que se crea pertinente llevar a cabo; asociaciones con corporaciones (comerciantes, mineros) que intervengan en la definición de las rutas que necesitan construirse o reformarse y faciliten capitales para desarrollarlas.

Lo primero es la información, aunque si bien esta demanda no es nueva, sí lo es la finalidad con que se levanta. A lo largo de este siglo se enviaron comisiones militares, principalmente al norte de la Nueva España, a que recabaran información sobre un territorio hasta entonces poco conocido. Su fin principal fue dar cuenta de las diferentes comunidades de indios que poblaban esas latitudes, ya que se consideraba que eran un peligro, como efectivamente lo era, para el poblamiento y explotación de esas tierras lejanas, sin contar con la penetración de rusos, por un lado, y de franceses, por otro, en un territorio que la corona española consideraba parte de su dominio. La primera gran visita la realizó el capitán Pedro de Rivera Villalón (1724-1728), quien se hizo acompañar de un *ingeniero militar*, Francisco Álvarez Barreiro, que se encargó de elaborar una serie de ma-

[87] Navarro, *Sonora y Sinaloa*, 1992, p. 42.

pas que durante decenios sirvieron de brújula para introducirse por tierras incógnitas. Estos mapas, acompañados del diario de campo de este viaje, nos dan cuenta de la situación de todo el norte novohispano, desde el mar Pacífico hasta el Atlántico. Destaca también la visita del marqués del Rubí acompañado por Nicolás Lafora (1766-1768), quien elaboró un Diario de Viaje en el que narra paso a paso la ruta que se siguió para visitar todos los *presidios* que se habían establecido para defender a lo largo y ancho el extenso norte de la Nueva España. La información de estos viajeros se complementa con las llamadas *Relaciones geográficas*, sistema que implementó la corona desde el siglo XVI para recaudar información, con base en una serie de preguntas que desde la metrópoli se formulaban. Lo sustancial para nosotros es ver cómo el contenido de las preguntas varía con el tiempo, apreciándose un mayor interés por los caminos.

En un cuestionario que se envió en 1730, la información sobre caminos es más importante. Seis preguntas se consagran a este tema: si por ese pueblo pasa camino real. Con qué pueblos está conectado. La extensión de su jurisdicción y si su tierra es llana o montuosa, y cuál es el temperamento dominante.[88] También se interesaron en los ríos, sus caudales, si eran transitables, si por vado o había puentes, y si estos eran de madera o de piedra y en qué periodos eran más transitables. Si usaban balsas y cómo eran estas. También preguntaron cuál era el estado de los hospedajes para los caminantes y qué se necesitaba para que las ventas estuvieran bien proveídas. Si había *tambos*[89] en el trayecto. Les preocupaban los *despoblados*, sin duda lugares peligrosos para los transeúntes. Si había ventas en estos y qué peligros se corrían. [90] El número de informes recabados en este siglo es muy numeroso, los hay por provincia y generales de todo el reino –como es el caso del levantado por Villaseñor y Sánchez–. Este se empezó a levantar en 1742 a partir de una *Instrucción* que se giró por todas las alcaldías de la Nueva España y que tiene la característica de haber sido el primer reporte de carácter civil, ya que generalmente se levantaba la información por parroquias; este documento ya terminado recibió el nombre de *Theatro Americano* y fue publicado en 1748.[91] Por ser una obra tan extensa se integró sólo parte

[88] Solano, *Cuestionarios*, 1988, p. 123.

[89] Había tambos resguardos a la orilla de los caminos para descanso de los transeúntes. "… los vecinos interesados en que hagan noche y medio día en sus ventas y tambos", ley II. D. Felipe II en Aranjuez á 23 de noviembre de 1568. *Que no se impida la libertad de caminar cada uno por donde quisiere*.

[90] Solano, *Cuestionarios*, 1988, pp. 134-135.

[91] Rojas, "Cartografía", 1999.

de la información que se compiló, y aunque la información es limitada se pueden reconstruir derroteros y distancias por jurisdicción; en el Archivo General de Indias se guarda el completo de la información recaudada, que es mucho más detallada y rica.[92]

Los informes son numerosos y de diferente procedencia. En una secuencia temporal recupero el Informe que escribió Nicolás Lafora, quien acompañó al Marqués del Rubí en su visita a los presidios del norte. Su viaje lo empezó el 18 de marzo de 1766 en la ciudad de México. Tepozotlán, primera parada, el día 19; siguió Tepexe del Río, pueblo atravesado por un río. Lafora anota jornada por jornada: reporta con minucia la calidad del camino, si es plano o pedregoso, si las cuestas son empinadas o suaves y, así, transita por Encinilla y Palmillas hasta llegar a San Juan del Río, donde resalta la existencia de un puente de cinco arcos, que califica de "bastante regular", pero que no da servicio sino en tiempo de aguas. Finalmente, llegó el día 23 a la ciudad de Querétaro después de caminar 41 leguas, mayoritariamente en dirección norte. Después de pasar tres días en esa ciudad se encaminó a Celaya pasando por Apaseo, las diez leguas de recorrido las hizo en una jornada, en un camino carente de agua, si bien admiró los alrededores de Celaya, donde resaltó la existencia de hermosos olivares que daban "muy buenas aceitunas".[93] La ruta que siguió Lafora para dirigirse al norte de la Nueva España es muy semejante a la que seguimos el día de hoy, atraviesa el Bajío, que todavía no era conocido con este apelativo; el antiguo camino real, que pasaba por San Miguel el Grande, San Felipe y Ojuelos, para estas fechas ya no se utiliza comúnmente o por lo menos en ciertos meses del año, y se prefiere la ruta del Bajío por más directa. Pasa de largo y no entra a Guanajuato; sus jornadas, de acuerdo con la calidad del terreno, pueden ser de seis o de doce leguas, acampa en haciendas o poblados, y no se detiene sino para pasar la noche hasta que llega a Zacatecas, donde permanece dos días. Efectúa las observaciones acostumbradas de los viajeros cultos: latitud, calidad de la población, número de casas, si las hay de dos pisos, que son contadas. En dónde se proveen de agua, cuántas iglesias y conventos hay.

[92] Villaseñor y Sánchez, *Theatro Americano*, <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/teatro-americano-descripcion-general-de-los-reinos-y-provincias-de-la-nueva-espana-y-sus-jurisdicciones-su-author-d-joseph-antonio-de-villasenor-y-sanchez--0/html/00bcd0d4-82b2-11df-acc7-002185ce6064_188.html>.

[93] Lafora, Relación del viaje, 1776, Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), manuscritos, micro 2350, f. 5.

El 14 de abril llegó a Durango, 33 días le llevó llegar a este punto después de haber recorrido 190 leguas; curiosamente, en ningún lado señala cuál fue su medio de transporte, sí en monturas o en carros. Contrariamente a muchos otros viajeros, no se queja de nada, es un ingeniero militar acostumbrado a recorrer caminos sin ninguna comodidad. Lejos está de los trenes y las comitivas que trasladan los virreyes de Veracruz a la capital del reino, algunos, como fue el caso del marqués de las Amarillas, con un acompañamiento de hasta 81 personas.[94] A partir de Durango se acelera el paso, el camino lo permite y las jornadas son generalmente de diez a catorce leguas; en esa ciudad se reúne con el que será el jefe de la expedición, el marqués del Rubí, que lleva como tarea supervisar el estado de los *presidios* del norte que se encuentran continuamente amagados por las incursiones de los indios llamados "bárbaros".

Después de un recorrido de 462 leguas llegan al final de la Nueva Vizcaya para adentrarse en la provincia de Nuevo México. Con cuatro meses de viaje, finalmente hace alusión a los *carruajes* que los transportan sin dar mayor seña, jalados por mulas, que reportó llevaron a beber a los aguajes cercanos. El itinerario lo va detallando jornada por jornada, como un diario de campo; enumera todos los lugares por los que pasa, que desde que salió de la Nueva Vizcaya no son sino rancherías o haciendas, siempre cuidando de no acercarse a los lugares donde los indios los pueden atacar; llegan así hasta el río del Norte, que durante varios días irán ladeando, haciendo campamento por las noches. Para llegar a Santa Fe, su lugar de destino, recorrieron 170 leguas desde que se adentraron en esta provincia, habiendo recorrido un total de 630 leguas; desde que salieron de la capital de la Nueva España, cumplían exactamente cinco meses de viaje. Gran parte de su trayecto por esta provincia lo hicieron bordeando el río Grande del Norte, "…cuyo origen no estaba conocido aunque le habían costeado hasta la Cierra de las Grullas, donde infieren que nace; por este se puede facilitar un comercio considerable a esta Provincia, si se estableciera en sus orillas la Frontera y se Poblase… siendo este rio navegable en Canoas…". Es el tipo de apreciaciones que realiza el ingeniero Lafora, quien pone mucha atención en la descripción de los ríos.[95]

En realidad, su viaje apenas empezaba. Es imposible dar cuenta de todo lo que caminaron. Cumplieron con su cometido: visitar todos los pre-

[94] Berndt, "Discursos", 2005.
[95] Lafora, Relación del viaje, 1776, BNE, manuscritos, micro 2350, f. 35v.

sidios de la Nueva España. Recorrieron las provincias de Nuevo México, Sonora, Nueva Vizcaya, Nuevo Santander, Texas, Nuevo León, Coahuila y Nayarit: 2 936 leguas en total en 23 meses de viaje. Finalmente llegaron a México el 23 de febrero de 1768. Sus reportes dan una riquísima información que permitió años después al ingeniero Miguel Constanzó elaborar un mapa completísimo de las Provincia Internas. Considero que un trozo de ese mapa sintetiza todo lo que Lafora señaló en su informe (mapa 4).

No podemos dar cuenta del sinnúmero de informes que la corona recibió a lo largo de este siglo. ¿Qué utilización hizo de ellos? Aparte de tener la información, muy poco o casi nada: no disponía de los medios para poder actuar. Sin embargo, sensibilizó a sus informantes para dar cuenta sobre la situación en que estaban, les hizo tomar nota de sus necesidades, de sus carencias. Es el caso del cura de la Villa de Nombre de Dios, quien en 1777, tras recibir el cuestionario que se le había remitido meses antes para que informara el estado de esa jurisdicción en lo referente a geografía, física, historia natural, antigüedades, mineralogía, metalurgia, petrificaciones y testáceos, respondió con los cortos medios de que disponía.[96] Recuperamos algunas de las observaciones que anotó al informar sobre la situación del *camino real* en la parte que cruza la Villa de Nombre de Dios: por sus notas sabemos que este Real estaba a escasas 9 leguas de la ciudad de Durango y a 160 de la ciudad de México. Si se tomaba el camino de San Felipe y San Miguel el Grande, este era más corto pero "muy áspero, montuoso y pedregoso…", y el camino más cómodo se lo llamaba el de las Villas pero era 20 leguas más largo que el otro, aunque "muy llano, acomodado y andable en tiempo de secas…"[97] –"a causa de alguna vueltas y rodeo que se haze desde salido de la ciudad de Zacatecas, donde se apartan ambos caminos hasta la ciudad de Querétaro…"–[98] Cuando se refiere a la hidrografía de esa jurisdicción, da un lugar importante a los trastornos que sufrían los viajeros en tiempo de aguas por la creciente del río llamado la Punta, nombre que heredó por pasar por tierras de la hacienda de los jesuitas de ese nombre. El informe señala cómo este río, al que se juntan los de Tunal, Santiago y Zauceda, en tiempo de lluvias se acrece e interrumpe el tránsito durante varios meses, sólo se puede pasar en canoa y no lo permite al transeúnte por falta de puente. Gran carencia en una de las vías más importantes de la Nueva

[96] Rojas, "Instrucciones", 2003, pp. 41-58.

[97] Nicolás Lafora contó 190 leguas de México a Durango. AGI, Relación del Viaje, f. 11.

[98] BNE, Sala Cervantes, manuscrito, 2449, núm. 64, p. 398. Relación o noticia que puntualiza y comunica de la Villa de Nombre de Dios. Br. Joseph Florentino Páez de Alarcón.

Mapa 4. Santa Fe

Fuente: "Mapa del derrotero que hizo el Com[andan]te G[ene]ral Cav[alle]ro de Croix por las Provincias de su cargo desde la Ciudad de Durango hasta la Villa de Chihuahua. Formado sobre las Longitudes del Ingen[ier]o d[o]n Miguel Costansó y las Latitudes de d[o]n Nicolás Lafora en el año de 1778". Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-MÉXICO, 539.

España.[99] Este río, que es considerado aún entre los siete más importantes de nuestro país, se convierte en el río Mezquital y sigue su curso, según lo cuenta nuestro informante:

> … mediante lo que se aumenta tanto que llegando a crecer en tiempo de agua cierra la comunicación de esta jurisdicción y otras con las de Durango por meses enteros según son más o menos las lluvias sin poder pasar a menos que en Canoas, quedando lo demás del año aunque rico en aguas, pero transitable por todas partes siempre a caballo por carecer en todo de puente; y entrando a esta jurisdicción por el poniente de ella como queda dicho llegado a esta villa, muda de curso con inclinación al medio día por donde se entra a la jurisdicción de Mezquital entre en las ásperas y montuosas serranías, hasta salir a derramar (según oigo) en grande distancia a la mar del Sur.[100]

Por su parte, el cura de Cuitzeo anotó que la laguna del mismo nombre "… tiene una longitud de Oriente a Poniente catorce leguas y su latitud que es de sur a norte no se puede fácilmente regular por crecer y menguar sus aguas según los tiempo…"[101] El de Santa María del Río, el de los rebozos de seda, dio cuenta de cómo se efectuaba el trayecto de ese pueblo a la capital del virreinato. Por lo colorido de su narración es oportuno integrarlo:

> Caminando de esta cabecera, para Mégico, se hace la jornada (esto es a la ligera) el primer día San Luis de la Paz, el segundo, a Amascala o Chichimequillas, el tercero, a San Juan del Río, el quarto a Arroyo Seco, el quinto a Coatitláno Tepexe, y el sexto a Mégico. Ya se dixo que a la ligera, pues así hacen sus viajes los vecinos de este País, sin pararse a comer, ni a almorzar en ninguna pare, pues si se les ofrecen, para eso llevan sus viáticos o bastimentos en los coginillos y desde a caballo van almorzando y comiendo sin parar. Para lo que los que caminan con más reposo y comodidad pueden

[99] Esta es la descripción que hace de este río el cura de Nombre de Dios: "queda dicho llegado a esta villa, muda de curso con inclinación al medio día por donde se entra a la jurisdicción de Mezquital entre en las ásperas y montuosas serranías, hasta salir a derramar (según oigo) en grande distancia a la mar del Sur". *Ibid.*

[100] *Ibid.*

[101] BNE, Ms. 2449, núm. 33. Relación del curato de Cuitzeo, 1777.

> poner más jornadas y distintos parajes en que meridian y pernoctan. Los arrieros ponen diez y ocho y diez y nueve días…[102]

El cura de Chazumba, pueblo localizado en la Mixteca, señaló que estaba rodeado de barrancas y que en ninguna había puente, por lo cual en tiempo de lluvias se esperaban a que pasara la avenida para cruzar sin peligro. Este tipo de comentarios son frecuentes, en tiempo de lluvia se interrumpía la comunicación, era lo más normal, no ameritaba la construcción de un costoso puente que sólo era necesario dos o tres meses al año.[103] El cura de Puruándiro hizo un comentario semejante "… los citados ríos no tienen ningún puente para transitar en términos de este curato, los vados que franquean en verano, no son de mayor riesgo pero en las aguas le amenazan según informan los transeúntes, pues ni los ministros para administrar, ni los feligreses les es necesario vadearlos…"[104] Como podemos ver, los informes eran de muy diverso tenor, los visitadores tenían una visión de conjunto, los curas y alcaldes se limitaban a su jurisdicción. Dos niveles de información fundamentales; sin embargo, el gobierno tenía una capacidad de acción muy limitada y cada circunscripción debía asumir sus necesidades; así, vemos a los pueblos a finales del siglo XVIII emprender las obras que consideran más importantes con sus propios medios. En la intendencia de Zacatecas: Tlaltenango inició la construcción de un acueducto; la ciudad de Zacatecas, una Alhóndiga; Sombrerete, dos puentes a la entrada de este Real, todo pagado por el vecindario.[105] Los informes siguieron fluyendo a lo largo del siglo. La provincia de Sonora y Sinaloa señaló:

> "Caminos construidos: … no hay más que a los que la naturaleza permite sin más diligencia de parte del arte que la de cortar los arbustos que impiden su tránsito…
>
> Caminos compuestos no hay
>
> Puentes: no hay
>
> Ventas y posadas: no hay…"
>
> Mazapil: a los caminos se les han hecho algunas composiciones desde la erección de las intendencia: pero no tienen ventas ni posadas…(p. 99)

[102] BNE, Diversos-Colecciones, 38, núm. 6. Carta topográfica de Santa María (incompleta).
[103] BNE, Ms. 2449, núm. 19. Relación del curato de Chazumba, 25 de abril de 1782.
[104] BNE, Ms. 245, núm. 74. Relación del curato de Puruándiro, 1778.
[105] Para el caso de Zacatecas, véase Rojas, *"Municipio libre"*, 2010, pp. 42-49.

Pinos: … tampoco hay caminos construidos ni compuestos; pero existen tres mesones, un puente y una saca de agua… (p. 101)

Juchipila: … los caminos son muy fragosos y de muy dificil y costosa composición; no hay puentes, ventas, posadas ni obra alguna pública… (p. 102)

Sombrerete: … por los cuatro puntos hay construidos caminos antiguos por los arrieros y caminantes de a caballo y con algun rodeo y trabajo para coches y carretas. Ninguno esta compuesto. Para dar entradas a esta villa hay siete puentes, cuatro de ellos construidos nuevamente y estan repartidos con estos nombres: del Resbalón, de Santo Domingo, de San Francisco, dos de Nuestra Sra. de la Soledad y otros dos en el arroyo del Artesón y solo hay un mesón construido el año de 1795. (p. 105)

Nieves: No hay caminos construidos por que la llanura de la tierra hace muy cómodos los naturales y tampoco hay puentes y sería utilisima la construcción de uno en el río de Santa Elena porque en el se reunen las vertientes de los caminos reales de toda la tierra afuera para Provincias Internas y en tiempos de lluvia detienen sus avenidas muchos días con notables perjuicios a los arrieros y pasajeros y aún a los postillones del rey. (p. 107)

Fresnillo: … no hay otros caminos que los naturales, ni son necesarios por la llanura de la tierra y los que hay se dirigen para el norte para Sombrerete Durango y demas Provincias Internas… tampoco hay puentes y solo se está tratando la construcción de uno en el paso de Tolosa, Río de Medina o Rancho Grande por disposición del Real Tribunal del Consulado de Guadalajara y a sus expensas, para facilitar en tiempo de lluvia el paso que conduce para Sombrerete, Durango y Provincias Internas. … hay en esta villa un meson bastante capas y con todas las oficinas… (p. 113)

Zacatecas: cuenta con un meson con todo lo necesario para los muchos pasajeros que van tierra adentro y el Intendente Cleer construyó un camino a Jerez… nombrado la Luna. (p. 134)[106]

CUERPO DE INGENIEROS

Señalamos páginas atrás cómo una de las características de este siglo fue la ampliación del contingente de ingenieros, nunca suficiente, pero presente en las obras de mayor envergadura en proyectos del gobierno. Disponemos de

[106] Florescano y Gil, *Descripciones*, 1976, p. 99 ss.

una lista importante de nombres, todos originarios de la península y la gran mayoría formados en la Escuela de Cataluña.[107] Diego Panes llegó en 1756 con el virrey de las Amarillas. En 1764 llegó a Veracruz el ingeniero Corral con otros seis ingenieros, venía comisionado para establecer la ruta entre los dos mares. Por orden de aparición registramos a Ricardo Ailambert, Miguel Constanzó, Agustín Cramé, Manuel Santiestevan, Ignacio Castera; son varios de los ingenieros a quienes se les encargó la proyección o supervisión de diferentes obras.[108] Algunos, ya lo veremos, participaron en proyectos que les dieron reconocimiento y fama. También aparece otro tipo de profesionales relacionados con la construcción o reparación de obras públicas; en 1776 se señala a "los maestros en arquitectura Casimiro Izaguirre y José Joaquín García de Torres"[109] como los indicados en hacer las casas reales de Zimapan.[110] También este tipo de profesionistas aumentó su presencia y la consolidó, sobre todo en la capital del virreinato, desde donde participaban en obras de carácter público en diferentes lugares de la Nueva España. Así, paulatinamente, el gremio o corporación de constructores aparece como un elemento importante en la realización de obras públicas de diferente clase. Sin embargo, no fue sino hasta 1781 que se dispuso en la Nueva España de una institución dedicada a formar ingenieros y arquitectos, que obtuvo la categoría de Academia de San Carlos en 1783 y fue oficialmente inaugurada en 1785; ello permitió disponer de un nutrido número de profesionales novohispanos. Pocos años después se consolidó, y junto con El Colegio de Minería, se convirtió en un semillero de técnicos muy importantes para el desarrollo y fomento de la Nueva España.[111]

Debido a la situación de guerra de los últimos años del siglo, se consideró necesario reforzar la defensa de la Nueva España en la costa del Golfo, que era por donde se detectaban mayores riesgos. Con tal fin se decidió construir un fuerte en Perote, y en 1769 se presentó un primer proyecto

[107] Luque, "Entre clásico y barroco", 2008.

[108] Moncada, "Ingeniero militar", 2003. Constanzó tenía 23 años cuando llegó a la Nueva España. Originario de Barcelona.

[109] En 1782 se dijo de él: "Arquitecto más Antiguo de esta dicha Ciudad y Perito de la Curia Eclesiástica que lo es D[o]n José Joaquín García de Torres". AGI, México, MP 381. Diseñó la cárcel de la Acordada.

[110] Sin embargo, el virrey Bucareli encomendó esta tarea al también arquitecto Francisco Antonio Guerrero y Torres. Estos arquitectos diseñaron la reconstrucción del Real palacio de Chapultepec en 1784, cuya edificación fue encomendada a los ingenieros Francisco Vanviteli y a Manuel Agustín Mascaró, manifestando una clara división del trabajo entre arquitectos e ingenieros. AGI, MP-México, 405.

[111] Ramos Lara y Rodríguez Benítez, *Formación*, 2007.

que se reformó y presentó al año siguiente, elaborado por el ingeniero Manuel Santiesteban. Siete años tardó la construcción del fuerte con un costo preliminar de 413 429 pesos.[112] Como continuación de este proyecto de defensa, en 1777 se pidió al ingeniero Pedro Ponce un plan para un nuevo camino de Veracruz a México, ya que se planeaba construir una Fundición general de artillería, lo que requería un buen camino que resistiera el peso del material para su fabricación, calzadas de piedra y construir o reedificar puentes.[113] Así nació un proyecto que se llevaría varios años en realizarse.[114] Este es el tipo de proyectos a que daba preferencia el gobierno, y que requerían imperativamente la participación de los técnicos.

CAPITAL Y *EXPERTISE*

A finales del siglo XVIII se juntaron dos elementos fundamentales para mejorar la comunicación en la Nueva España: el *capital* y la *expertise*. Lo primero lo proporcionaron los consulados de comerciantes, principalmente el de la ciudad de México; lo segundo, el grupo de expertos que en los últimos años de este siglo se enriqueció por la inclusión de los formados ya en este virreinato. La participación del Consulado de comerciantes fue determinante en la construcción de nuevas rutas o mejora de las existentes. Hasta 1795 en la Nueva España sólo existió un solo Consulado, el de México, pese a la ancestral insistencia de los comerciantes de Guadalajara y Veracruz para disponer de esta corporación que propiciaba y defendía el desarrollo del comercio. Los intereses en juego eran muchos y la oposición de los comerciantes de la capital a tener competidores persistió hasta ese año, en el que ya no pudieron impedir la formación de dos nuevos consulados. No obstante, los ricos comerciantes de México siguieron dominando no sólo el comercio, sino muchas otras áreas de la economía novohispana, por tener una capacidad financiera inigualable. Desde muy temprano abastecieron las arcas del monarca con numerosos préstamos, financiaron obras públicas que beneficiaban sobre todo a sus intereses, de allí que la

[112] Plano de un Fuerte propuesto nuevam[en]te en el Pueblo de Perote para cubrir la Avenida del Camino R[ea]l de Vera Cruz a México, sirviendo de Almacén General para socorrer a S[a]n Juan de Ulúa y abrigar las tropas que vagen de lo interior del Reino. Plano del fuerte de San Carlos de Perote, AGI, MP-México, 254.

[113] AGI, MP-México, 337.

[114] Valle, "Articulación", 2007.

construcción de caminos fuera una de sus inversiones preferidas.[115] Destaca su participación en la continuación de las obras del canal de Huehuetoca, iniciada en 1767, terminada en 1788, no definitivamente porque la nueva inundación que sufrió la ciudad de México en 1792 obligó a retomar los trabajos del desagüe. En la planeación de esta obra participaron los ingenieros más reconocidos de la época: Pedro Ponce, Alberto de Córdoba, Miguel Constanzó y el arquitecto Ignacio Castera, entre otros, por la envergadura e importancia del proyecto. El camino de Veracruz a México, al igual que el desagüe, fue siempre una de las obras más importantes: en 1784 se pidió al ingeniero Diego García Panes un dictamen sobre su situación y qué sería conveniente hacer para mejorarlo: fue contundente, fundado en la experiencia que obtuvo al transitar por 25 años ese camino, y contribuir a su mejoramiento; lo recorrió por primera vez como parte del acompañamiento del virrey de las Amarillas. En su dictamen criticó la propuesta que consideraba suficiente que cada año salieran ingenieros en varias partes a allanar los daños ocasionados por las lluvias; consideró que esto no remediaba la situación, que lo único que se había logrado era consumir mucho dinero sin lograr caminos en buen estado. Repasó todos los puntos dañados del camino y el inconveniente de arreglarlos a manera de un remiendo. Recomendó la consulta de su obra *Arreglo y dirección de caminos*. Termina su dictamen:

> ... la firmeza y comodidad de un buen camino es la verdadera economía de un estado en esta parte: con dificultad habrá quien lo impugne; y si es costoso emprenderlo de una vez no tanto como se imagina cuando las Ciudades, Villas, pueblos y hacenderos inmediatos a la carretera propuesta en mi obra, concurrirían con generoso esfuerzo y amor al Soberano y a la Patria…[116]

Propuso poner en marcha un sistema de peajes, aunque no especifica cómo debía implementarse. Esto lo escribía en 1785, ignoramos cuánto tiempo tomó optar por uno de los proyectos presentados: el que llamaron "recto", que pasaría por San Martín Texmelucan, o el que pasaba por Río Frío. El dictamen del ingeniero Miguel Constanzó debe haber influido:

[115] Guillermina del Valle ha estudiado el Consulado de México bajo muy diferentes ángulos. Trabajos que se complementan con los de Matilde Souto, que trabajó el Consulado de Veracruz. Souto, "Creación y disolución", 2006.

[116] Diego Panes. 25 de marzo de 1784. Archivo General de Simancas (en adelante SGU), leg. 6976-8.

> … en las obras de esta naturaleza tres circunstancias deciden el rumbo por donde debe girar que son, la menor distancia, el menor costo y la mayor comodidad de los caminantes y todas se conseguirán si no nos engañamos tirándose el camino de Veracruz por este pueblo de Ameca entre el Volcán y la sierra de la nieve. En cuanto a la menor distancia estamos persuadidos a que no puede caber duda racional pues por tal circunstancia desde la conquista de este Reyno hasta ahora poco tiempo fue este derrotero la carrera ordinaria de los Carros de Veracruz y aun en dia sin componer ni reparar este camino son muchisimas las recuas y particulares que transitan continuamente por el y según las especulaciones que tenemos hechas podemos asegurar que por esta ruta hay cinco leguas menos de esta Capital a Puebla que por el camino de Río Frio que es el que parece se ha propuesto… Es de mucha consideración el ahorro de cinco leguas en tan corto espacio; pero no es este sólo el beneficio proporciona otros dignos de atención en el costo. El camino todo es llano a exepción de 6 leguas que hay de monte y aunque la subida que se extiende por tres leguas es áspera no necesita de las grandes obras y costosos puentes que sería indispensable en Río Frio por que a beneficio de unas cortas bueltas puede…[117]

El primero fue el seleccionado. Se inició con el tramo de México a Puebla. En febrero de 1798, el conde de Basoco, prior del consulado de México y administrador de esta obra, dio cuenta de los problemas para llevarlo a buen fin.[118] Habían surgido algunos inconvenientes que retrasaron los trabajos, entre ellos la competencia que se estableció entre el Consulado de México y el recién creado de Veracruz, que ansioso de hacerse presente se creyó con capacidad suficiente para intervenir en la construcción del *nuevo camino*, sin tomar en cuenta al de México ni al propio Virrey, quien, ofendido, solicitó al Príncipe de la Paz que el Consulado de Veracruz le pidiera disculpas por su proceder: "… es mui importante afirmar en estos Dominios la idea saludable que no hay Tribunal, cuerpo, comunidad, Magistrado ni persona alguna habitante en ellos que no deba reconocer respectivamente al Virrey único depositario a la grande confianza de la conservación y felicidad de esta preciosa parte del Estado".[119]

[117] AGI, Estado, 25, N.41. Fotograma. 45.

[118] El virrey Branciforte da cuenta de los avances de la construcción del nuevo camino a Veracruz. AGI, Estado, 27, N.35.

[119] Branciforte al Príncipe de la Paz. Agosto de 1796. AGI, Estado, 25, N.31.

Pese a estos inconvenientes, el virrey Branciforte mostró gran empeño en mejorar los caminos: "…Vencidas las dificultades que tantos años les privaron de este beneficio es igual a los que se prometen… Mis satisfacciones han sido mayor por haber contribuido a ellos de cuantos modos me inspiró el deseo de hacerlos felices… Marqués de Branciforte…"[120] Con su apoyo se iniciaron los trabajos del nuevo camino a Veracruz, los del de México a Toluca y se retomó el proyecto de un camino que uniera Toluca con la ciudad de Celaya, pasando por Ixtlahuaca. En febrero de 1798 el virrey daba cuenta de los avances del camino a Toluca, lamentándose de todos los contratiempos que se habían presentado. Basoco le había informado de lo poco que se había avanzado, pues tan sólo el año anterior

> no se hizo otra cosa que terminar el puente de Río Hondo del camino de México a Toluca y reponer en el mismo muchos malos pasos que le iban haciendo instransitable levantando en más de 600 varas de longitud la calzada de Lerma por que la dejaron y en tiempo de lluvias la cubrían las aguas en términos que no se distinguía de que resultaron algunas desgracias por que los caminantes creyendo que tomaban la calzada caían en las sanjas las que la verdad no pudieron ser necesarias ni útiles para otro efecto que para sacar tierra y convendra que se sigan para dejar más amplia la calzada que es angosta para el tráfico que tiene…[121]

No nos detendremos en este camino, ya que el trabajo de Adriana Guarneros nos narrará con detalle las dificultades y contratiempos que se presentaron en esta obra. La del camino a Celaya tampoco avanzaba mucho:

> De Lerma a Ixtlahuaca nada se hizo porque se pasó el año en informes y reconocimientos pero ahora se tratará con empeño la (construcción) la construisión de los seis puentes y varias alcantarillas antes y despues de Ixtlahuaca y uno que otro "mal paso…" que es lo que urge para facilitar el cómodo tránsito de los del obispado de Valladolid y las demás artes del Reyno que tocan Selalla y Querétaro que venían a México. Las demás obras propuestas por los maestros son de terraplenes para un camino recto de Lerma a Ixt-

[120] *Ibid.*, 20 de diciembre de 1786. AGI, Estado, 25, N.29.
[121] Branciforte al Príncipe de la Paz. AGI, Estado, 27, N.35.

> lahuaca muy costoso que por consiguiente se necesita reconocer y meditar de nuevo para calificar si el costo…[122]

Ignoramos si finalmente este camino se llevó a cabo, aunque es evidente el interés que despertó su construcción, pues con él se esperaba acercar todo el occidente de la Nueva España a la ciudad de México, lo que en boca del virrey Branciforte se expresaba en la siguiente forma: "… serán los caminos mencionados un objeto de mi preferente atención como tan intimamente persuadido de los beneficios y prosperidades que han de proporcionar al Comercio a la Agricultura a la Industria, al Real Erario y otros recomendables objetos…"[123]

Branciforte terminó su gobierno en 1798, las obras que se empezaron en su periodo no lograron terminarse; Iturrigaray continuó con este proyecto con la plena convicción de que

> … La importante obra de Caminos debe ser un objeto de la primera atención de los Gobiernos, y esta reflexión me ha precisado a imponerme de lo mucho que se ha escrito sobre el Gral. de esta Capital a esa Plaza y parages por donde debe conducirse y he tomado una deliberación que cortando disputas y questiones sucitadas anteriormente produzca el deseado objeto que es el de su entera conclusión.[124]

A ciencia cierta no se sabe cuándo se dio por concluida la obra de este nuevo camino, ni la de los otros que estaban en proceso; los acontecimientos de 1808, es decir, la invasión de la tropas francesas a la península ibérica, las abdicaciones de los monarcas españoles en beneficio de Napoleón, abrieron la caja de Pandora. El interés del gobierno se concentró en los asuntos políticos y militares, y aunque para estos últimos las vías de comunicación eran fundamentales, no pudieron atenderse como se tenía proyectado. Sólo hasta que se instalaron los gobiernos nacionales se retomó el asunto de los caminos, manifestándose siempre como un asunto fundamental para el desarrollo de la nueva nación; los trabajos de Evelin Mares y de Mario Ruz nos ofrecen algunas pistas de la forma en que este asunto se abordó desde los estados.

[122] AGI, Estado, 27, N.35. Branciforte sobre los caminos desde México a Veracruz.

[123] *Ibid.*

[124] AGI, Diversos, 49, N.31. Copias de cartas del Virrey de Nueva España al Consulado de México. 19 de febrero de 1803.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

AGI Archivo General de Indias
SGU Archivo General de Simancas
BNE Biblioteca Nacional de España
BPEJ Biblioteca Pública del Estado de Jalisco

Bibliografía

Acuña, René (ed.), *Relaciones geográficas del siglo XVI: Nueva Galicia*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, t. I.

Anaya Rodríguez, Carlos Amador, *Los eternos vigías*, México, Iliada Ediciones, 2a ed., 2019.

Ancona Eligio, *Historia de Yucatán, desde la época más remota hasta nuestros días*, Barcelona, Imprenta de Jaime Jesús Roviralta, 1889, L. II.

Arregui, Domingo Lázaro de, *Descripción de la Nueva Galicia*, estudio preliminar François Chevalier, Guadalajara, Secretaría General-Gobierno del Estado de Jalisco, 1980 (Colección Historia, Serie Crónicas de Occidente, núm. 1).

Bautista Pino, Pedro, *Noticias históricas y estadísticas de la antigua provincia de Nuevo-México: presentadas por su diputado en Cortes D. Pedro Bautista Pino en Cádiz el año de 1812*, adicionadas por Antonio Barreiro, anotadas por José Agustín de Escudero, México, Imprenta de Lara, 1849.

Benítez Ibarra, José R., *Arqueografía comparada de los puentes de Ixmiquilpan, Tololotlán o Grande y Acámbaro*, Guadalajara, Artes Gráficas Nacionales, 1946, 54 pp.

Berndt León Mariscal, Beatriz, "Discursos de Poder en un nuevo dominio: el trayecto del marques virrey de las Amarillas de Veracruz a Puebla, las fiestas de entrada y el ceremonial político", *Relaciones*, El Colegio de Michoacán, vol. XXVI, núm. 101, 2005, México, pp. 227-259.

Boils Morales, Guillermo, "Los puentes del diablo y la arquitectura novohispana", *Revista Academia*, Facultad de Arquitectura-UNAM, vol. 18, núm. 15, 2017, México, pp. 160-183.

Ciudad Real, Antonio de, *Tratado curioso y docto de la grandeza de la Nueva España:* Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce en las provincias de la Nueva España, siendo comisario general de aquellas partes, Josefina García Quintana y Víctor Castillo

(eds.), Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1976 (Serie Historiadores y cronistas de Indias/6).

Clavijero, Francisco Xavier, *Historia Antigua de Méjico*, México, Imp. de Juan N. Navarro, 1853.

Florescano, Enrique e Isabel Gil, *Descripciones económicas regionales de la Nueva España. Provincias del norte 1790-1814*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1976.

García Bernal, Manuela Cristina, "García del Palacio y sus Ordenanzas para Yucatán", *Temas Americanistas*, Universidad de Sevilla, núm. 5, 1985, España, pp. 1-12.

Garza Martínez, Valentina, "La expedición de Luis de Carvajal de la Cueva al norte de la provincia de Pánuco y sus antecedentes 1566-1573", *Historia Humanitas*, Universidad Nacional Autónoma de Nuevo León, núm. 40-41, 2017, Nuevo León, pp. 79-105.

Gerhard, Peter, *Síntesis e Índice de los Mandamientos virreinales, 1548-1533*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1992.

Hernández Ortega, P. Israel, "El acueducto del padre Tembleque: La más grande obra hidráulica construida en Nueva España", *Relatos de Historia de México*, Editorial Raíces, núm. 91, 2016, México, s. p.

Herrera y Leyva, Simón, "Catálogo de Noticias concernientes a esta provincia del Nuevo Reino de León" en Lidia Espinoza Morales e Isabel Ortega R. (comps.), *El Nuevo Reino de León en voz de sus contemporáneos*, Nuevo León, Fondo Editorial de Nuevo León, 2006, pp. 173-178.

López de Gómara, Francisco, *Historia de la conquista de Hernán Cortés*, edición Carlos María de Bustamante, México, Imprenta de la testamentaria de Ontiveros, 1826, t. I.

Luque Ramírez, Raúl, "Entre lo clásico y lo barroco: la ilustración y los ingenieros españoles en el siglo XVIII", *Isla de Arriarán*, Asociación Cultural Isla de Arriarán, núm. XXXII, diciembre, 2008, Málaga, pp. 59-92.

Machuca Laura, "Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial. Historias de desencuentros" en Emilia Velázquez, Éric Léonard, Odile Hoffman, M.F. Prévot-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano, una región inasequible*, México, Casa Chata, 2009, pp. 63-94.

Moncada Maya, J. Omar, "El Ingeniero militar Miguel Constanzó en la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos de la Nueva España", *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VII, núm. 133-156, 2003, Barcelona, s. p.

Musset, Alain, "El Acueducto de Zempoala: las respuestas de fray Francisco de Tembleque", *Historias*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, núm. 19, 1988, México, pp. 81-91.

Navarro García, Luis, *Sonora y Sinaloa en el siglo XVII*, Madrid, Siglo XXI Editores de España, 1992.

Pérez González, María Luisa, "Los caminos reales de América, en la legislación y la historia", *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano Americanos, t. LVIII, 2001, España, pp. 33-60.

Ramos Lara, María de la Paz, Rigoberto Rodríguez Benítez, *Formación de ingenieros en el México del siglo XIX*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.

Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias, Madrid, edición Julián Paredes, 1681, t. II.

Rojas, Beatriz, "Cartografía ¿para qué? Nueva España 1725-1800", *Relaciones*, Colegio de Michoacán, vol. 22, núm. 79, verano 1999, Zamora, pp. 219-247.

_____, "*El municipio libre*" *una utopía perdida en el pasado. Los pueblos de Zacatecas: 1786-1835*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán/Instituto de Cultura Aguascalientes, 2008.

_____, *Las ciudades novohispanas. Siete ensayos. Historia y territorio*, México, Instituto Mora/El Colegio de Michoacán, 2018.

Scholes, France Vinton y Eleonor B. Adams, *Don Diego Quijada: alcalde mayor de Yucatán, 1561-1565*, México, Documentos sacados de los archivos de España, Biblioteca Histórica mexicana de obras inéditas, 1938, vol. 2.

Serrera Contreras, Ramón María, *Guadalajara ganadera: estudio regional novohispano. 1760-1805*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1977.

_____, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Barcelona, Lunwerg, 1992.

Siemens, Alfred H. y Lutz Brinckmann, "El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII: un análisis de la Relación de Corral", *Historia Mexicana*, El Colegio de México, vol. 26, núm. 102 (2), octubre-diciembre, 1976, México, pp. 263-324.

Solano, Francisco de, *Cuestionarios para la formación de relaciones geográficas de Indias: siglos XVI-XIX*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988 (Tierra Nueva e Cielo Nuevo, 25).

Souto Matilde, "Creación y disolución de los consulados de comercio de la Nueva España", *Revista Complutense de Historia de América*, Universidad Complutense de Madrid, vol. 32, 2006, Madrid, pp. 19-39.

Suárez Margarita, "Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII", *América Latina*

en la Historia Económica, Instituto Mora, vol. 22, núm. 2, mayo-agosto, 2015, México, pp. 101, 134.

Suárez Argüello, Clara Elena, "De caminos, convoyes y peajes: los caminos de México a Veracruz, 1759-183", *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, El Colegio de Michoacán, vol. XXII, núm. 85, 2001, Zamora, pp. 223-245.

Temkin, Samuel, "La capitulación de Luis de Carvajal", *Revista de Humanidades*, Tecnológico de Monterrey, núm. 23, 2007, Monterrey, pp. 105-140.

Valle Pavón, Guillermina del, "Articulación de mercados y reconstrucción del camino México-Veracruz vía Orizaba a finales del siglo XVIII" en Verónica Oikion (coord.), *Historia: nación y región*, México, El Colegio de Michoacán, 2007, vol. II, p. 437-460.

Van Young, Eric, *La ciudad y el campo en el México del siglo XVIII: la economía rural de la región de Guadalajara 1675-1820*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989.

Vázquez, Ángeles Jorge, "Enrico Martínez y Adrian Boot, ingenieros del fracaso", *Casa del Tiempo*, Universidad Autónoma Metropolitana, núm. 65, vol. VI, marzo, 2013, México, pp. 49-51.

Victoria Ojeda, Jorge, "Hallazgo de una garita colonial. Historia y arqueología en el temprano camino Real a Campeche", *Península*, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales-UNAM, 2011, vol. 6, núm. 2, 2011, Mérida, Yucatán, pp. 47-70.

Zavala, Silvio, *El servicio personal de los indios en la Nueva España: 1521-1550*, México, El Colegio de México/El Colegio Nacional, 1984.

TABASCO: TRAVESÍAS A LOMOS DEL AGUA

Mario Humberto Ruz

EN EL UMBRAL

En el principio maya fue el tiempo, y el tiempo no nació sino hasta que empezó a caminar, como lo narra el sagrado *Chilam Balam de Chumayel*:

> Así explicó el primer gran sabio Merchise, el primer profeta Napuctun, primer sacerdote solar […]. Sucedió que nació el mes ahí donde no había despertado la tierra antiguamente. Y empezó a caminar por sí mismo.
>
> […] "Mide tu pie", dijo la señora tierra. Y fue y midió su pie allí donde está el señor Dios, el Verbo Divino. Y se dijo el nombre del día ahí donde no lo había antiguamente. Así nació el mes y nació el nombre del día, y nacieron el cielo y la tierra, la escalera del agua, la tierra, las piedras y los árboles, nacieron el mar y la tierra.
>
> El Uno Chuen sacó de sí mismo su divinidad e hizo el cielo y la tierra.
>
> […] Conmovióse lo celeste por su divinidad, su gran poderío y su majestad.[1]

Camino, tiempo, despertar de la tierra y nacimiento de las aguas aparecen, pues, en la cosmovisión maya vinculados desde un inicio, por lo que no es de extrañar la importancia que los pueblos mayanses otorgaron a sus vías de comunicación, como se aprecia incluso en la cantidad de vocablos asociados a la voz *camino* que aparecen en los diccionarios de la época co-

[1] "*Como nació el Uinal*", versión castellana de Demetrio Sodi, a partir de la versión paleográfica del maya del *Chilam Balam de Chumayel* hecha por Roys, *The Book*, 1933.

lonial. Un solo ejemplo: en el *Thesaurus verborum* de Thomás de Coto, en cakchiquel figura una extensa entrada para la palabra camino (*bey*, en esa como en varias otras lenguas mayas, que a veces muestran cognadas como *be* y *beeel*), donde se desglosan los términos para diferenciar un camino real de otro "breve o atajo… o vereda q[ue] va derecha al lugar", así como de los "caminillos, veredillas o sendillas muchas q[ue] suelen aver[2] por el monte y están juntas"; se enumera el camino "barrido, limpio, aderezado", y se diferencia el "bueno y llano" del "áspero, pedregoso o barrancoso" o del "lodoso y de hoyos". Se habla del "que va ladeado por cuesta o ladera" y del "que va cuesta abajo", al tiempo que se dan las traducciones para denotar "quando se encuentran dos caminos o más", y "el lugar donde se encuentran, o divide un camino de otro", advirtiendo que si para esta encrucijada se emplea la expresión *xalcat bey*, al "encuentro o junta de un río con otro llaman *xalcat ya*, y usarás de la mesma manera q[ue] el camino", aunque ya nos aclarará más adelante que hay otros caminos para el agua: los *3amabal ru bey ya*, que son los canales.

Constan también los términos para designar a "los caminillos por donde suelen yr animales a beber o pasçer" (conocimiento sin duda de interés para cazadores y vaqueros), los que indican si una vía conduce a un pueblo o a una milpa, si alguna senda ha mudado de sitio, si se va por la reciente o por la antigua y si la apertura de la nueva implicó el desmontarla, y se nos da hasta el nombre de caminos celestiales como el Camino de Santiago "q[ue] llaman las viejas", y los astrólogos Vía Láctea, y que a ojos de los cakchiqueles amerita el nombre de *Ru bey palama*,[3] literalmente "su camino de la tortuga", pues semeja el trazo que deja esta cuando se dirige a la playa.

No es menor la atención que se presta a los caminantes, para diferenciar si viajan a pie, a caballo, si van "sin bordón ni bolsa ni prevençión de comida", y una muy larga lista de términos acerca de las maneras de andar (*bijnem*), desde que se gatea o anda "quebrado el cuerpo, açi[a] abajo" al modo de los que van barriendo, pasando por calificativos para denotar si se viaja con luz o a oscuras, solo o acompañado, seguro o a tientas como buscando algo, con sosiego y gravedad o, por el contrario, "atontado, desvanesçido" como borracho; aprisa, poco a poco (como en procesión, se aclara) o bullicioso e inquieto; sin hacer ruido o, por el contrario, pisando

[2] Mantengo la ortografía original.
[3] Coto, *Thesaurus verborum*, 1983, pp. 85-87.

Imagen 1. Aldea costera. Fresco, Templo de los Guerreros, Chichén Itzá, Yucatán

Fuente: Copia de Ann Axtell Morris, 1931.

recio; con recelo de no caer, paseando por el pueblo, de puerta en puerta, como vendiendo, para terminar avanzando sin caminar por uno mismo, como, cuando muerto, lo conducen a uno "en andas".[4]

Obviamente unas y otras modalidades de caminos, senderos y tipos de marcha variarían si se trataba de los blancos caminos, *sacbe'ob,* que caracterizaron la península yucateca, de los escabrosos senderos que arañaban las montañas de Chiapas,[5] o del transcurrir a golpe de remo en la madeja de aguas que, descendiendo de las sierras, excava y modela las planicies de Tabasco, a los que, por su singularidad, prestaré particular atención.

Ese singular paisaje tabasqueño, menos tierra que agua, modeló a su vez a los distintos grupos étnicos que lo habitaron, y aprendieron a domesticar su entorno, ubicándose en las magras porciones de tierra que se extendían a lo largo de las riberas de los ríos, o las orillas de lagunas, esteros, ciénagas y pantanos. El conocimiento acucioso de un medio en apariencia tan adverso se tradujo, entre otras cosas, en un manejo inteligente de las corrientes para cruzarlas gracias a la construcción de diques, puentes y caminos levantados, transportarse en sus lomos empleando distintos tipos de embarcaciones, o utilizarlas para establecer una vigorosa red comercial que a la larga se revelaría como elemento nodal para el desarrollo económico de los putunes o chontales, que habitaban extensas regiones desde La Chontalpa hasta Laguna de Términos; desde las vecindades del Río Palizada hasta Tixchel, próximo al actual Sabancuy campechano, y desde las planicies y la región de los ríos –señoreada por poblaciones como Usumacinta, Tadnozik y Canizán–[6] hasta el somontano vecino con el hoy Chiapas, habitado por grupos zoques.

En efecto, los chontales aprovecharon esa gigantesca telaraña de aguas y la acusada diversidad geográfica del extenso territorio donde floreció la cultura maya (diversidad que incidía en flora y fauna y, por ende, en el tipo de productos factibles de cazar, pescar y recolectar, los cuales serían empleados en su estado natural o manufacturados) para tejer una abigarrada red de intercambios comerciales que podía recurrir al trueque o a elementos nativos que funcionaban a modo de valores de cambio, como el cacao, las

[4] *Ibid.*, pp. 32-33.

[5] Acerca de los caminos chiapanecos en la época prehispánica y colonial, consúltese el detallado y novedoso estudio de Viqueira, "Ires y venires", 2002; sobre el camino que unía a Oaxaca con Guatemala a través del Soconusco, véase Ortiz Díaz, "Camino real", 2010, y Ortiz Díaz, *De pantanos*, 2015.

[6] Sobre las filiaciones étnicas de estos poblados y sus cambios durante la época colonial, véase Salazar, "Pueblos del río", 2010.

plumas, en particular de quetzal, algunas mantas, las conchas coloradas de los géneros *Spondylus*, ciertas piedras tenidas por preciosas (turquesas, jades) y determinados objetos de cobre, como campanillas, cascabeles y hachuelas.[7] En no pocos sentidos el territorio controlado por los chontales se convirtió en la bisagra entre los altiplanos centrales y el mundo maya.

Desde los ríos que se originaban en el Petén o en los altos Cuchumatanes guatemaltecos y atravesaban lo que ahora conocemos como Chiapas y Tabasco, o las corrientes que descendían de la sierra que dividía a ambos, hasta los sistemas lagunares vecinos a la costa (destacando la amplia Laguna de Términos), los navegantes chontales acopiaban productos de diversas regiones que iban después a trocar con toda la península yucateca, circunnavegándola hasta el golfo de Honduras, y levantando incluso bodegas en el trayecto donde almacenar lo comerciado, o habilitando sitios para desembarcar y descansar de las largas travesías; dan fe de ello cortes en los arrecifes coralinos y restos de antiguas atalayas, donde según algunos cronistas se colocaban hachones para guiar a los canoeros. Tratándose de pueblos profundamente religiosos no faltaban sitios costeros donde levantar altares para que quienes entraban allí en canoas, mercaderes incluidos, depositaran ofrendas y efectuaran sacrificios implorando tener fortuna en sus lances, como relata Bernal Díaz que encontraron, al llegar a las orillas de lo que denominaron Puerto de Términos, "unos adoratorios de cal y canto, y muchos ídolos de barro, y de palo, que eran [algunos] de ellos figuras de sus dioses y [otros] de ellos de figuras de mujeres, y muchos como sierpes".[8]

Toda una constelación de mercaderes recorría el mundo maya para comerciar tanto productos básicos como bienes de prestigio. Gracias a los diccionarios de la época colonial temprana nos enteramos de que, dependiendo de los volúmenes de carga y su capacidad económica, podían hacerse acompañar de cargadores o tamemes (cuando no empleaban como tales a los esclavos que llevaban para vender), ir en grupos o viajar solos, provistos de mecapales, rodetes para la cabeza y albardillas forradas de cuero. Utilizaban calzadas de piedra, anchos caminos, veredas y atajos, sin desdeñar la travesía por agua en grandes canoas o pequeños cayucos, según las mercancías y las corrientes, pues el tipo de embarcación podía variar dependiendo del cuerpo de agua de que se tratase.

[7] Cardós, *Comercio*, 1959, pp. 45-50, 136-140; Thompson, *Historia y religión*, 1979, pp. 174-198, y Thompson, *Grandeza y decadencia*, 1984, p. 260.

[8] Díaz del Castillo, *Historia verdadera*, 1982, p. 23.

Las crónicas dan cuenta de ello, e informan de canoas que llevaban pocos o muchos ocupantes (como en el relato de Bernal sobre el viaje de Grijalva), y todavía es posible apreciar en el mismo Tabasco distintos tipos de balsas para atravesar los ríos serranos, pagando por ello un módico pasaje al balsero.

De que había maneras mucho más cómodas para desplazarse sobre el agua, nos enteramos a través de diccionarios como el de Coto, que mencioné antes, el cual señala que para facilitar la travesía a los pasajeros, la espera a los pescadores o buscando proteger cargas frágiles, se ponía paja o ramas suaves en las canoas, lo cual se comparaba con un "nido".[9] Por su parte, el franciscano Antonio de Ciudad Real, que pasó por zonas costeras de la Audiencia de Guatemala, refiere que allí las canoas eran casi siempre movidas con remos por indios que se mantenían en pie, aunque igualmente podía dotárseles "de velas de mantilla de algodón o de petates", y apunta que para mayor comodidad de los pasajeros, se les podía instalar "un toldillo de cuatro palmos en ancho, hecho de petatillos, con unas varillas enarcadas, puesto sobre la boca de la canoa, de un borde a otro, debajo del cual se defienden algún tanto del sol y del agua".[10] Exactamente como se seguía haciendo a finales del siglo XIX en Tabasco, según se puede apreciar en un grabado de Désiré Charnay.

El mercader florentino Francesco Carletti, que circunnavegó el mundo entre 1594 y 1602 (y se aduce, por cierto, que introdujo el chocolate en Italia en 1606), describe una modalidad para pasar corrientes fuertes, próxima a la que se utilizaba en la Colonia en el camino de Guatemala a Comitán para atravesar el río en Escuintenango, y que él empleó en su travesía por Sonsonate:

> Por el camino pasamos un río que se puede nombrar entre los grandes, y así es nombrado Río Grande entre los españoles, y puesto que no hay comodidad ni de puentes ni de barcas para pasarlo, nos fue menester, tal como hacen los demás, ponernos encima de un montón de calabazas grandes y secas atadas a una rejilla de caña puestas sobre ellas, sobre la cual se pone la silla del caballo, que se hace pasar a nado, y sobre la silla se sienta uno, y luego cuatro de aquellos indios, uno por esquina, en la dicha rejilla con las

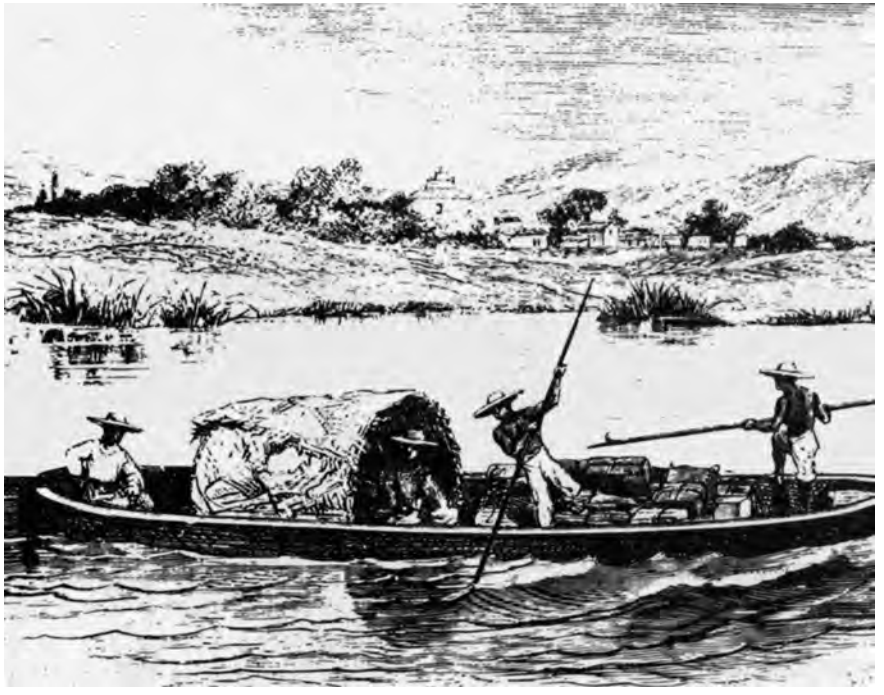
[9] Coto, *Thesaurus verborum*, 1983, p. 369.
[10] Ciudad Real, *Tratado curioso*, 1976, vol. I, p. 232.

Imagen 2. Balsa para surcar el río Almendro, entre Cuitláhuac y Garrido, Tacotalpa

Imagen 3. Pagando el pasaje

Fotografías de Mario Humberto Ruz.

Imagen 4. “Canoa a San Juan [Bautista, Villahermosa]”



Fuente: Désiré Charnay, *Les anciennes villes du Nouveau Monde*, 1885, p. 155.

> calabazas, nadando la empujan y conducen a la otra orilla del río, rompiendo la corriente del agua.[11]

Una vez llegados al sitio donde efectuarían sus transacciones, fuese por el medio que fuese, los comerciantes vendían en tianguis y ferias, algunos más lo hacían en tiendas o de puerta en puerta, sin faltar los que, como aún hoy, mercadeaban en el umbral de sus casas y quienes habían aprovechado la travesía para ir vendiendo. Los documentos distinguen entre aquellos que lo hacían al mayoreo, al menudeo, fiando, trocando un producto por otro, sin faltar los que aceptaban el regateo y quienes trampeaban en los precios. A la par de ellos figuran en los vocabularios compradores que adquieren productos "a la rebatiña", "por grueso" (mayoreo) o por poquitos; esas que un vocabulario tzeltal del siglo XVI califica de "compras de pobre o huérfano".

La gama de productos era muy amplia: miel, cera, pieles de venados y lagartos, plumas de ánades, loros, papagayos, colibríes y muchas otras aves, que incluso llegaban a venderse vivas para tenerlas como objeto de ornato o disfrutar de su canto. ¿Minerales? El muy apreciado ámbar de Simojovel, jadeítas y jades, objetos de cristal de roca, obsidiana y sal —imprescindible para sazonar productos o para conservarlos— procedente de las costas de la península, pero también de minas como las de Ixtapa en Chiapas, o Ixtatán y Salinas de los Nueve Cerros, en Guatemala. De la rica y diversa flora local se obtenían resinas como las del copal, algodón y tejidos fabricados con él (en especial de Yucatán y de los campos de regadío de Copanaguastla, en la Depresión Central de Chiapas), artículos de fibras como sansiviera, *ixtle* o henequén, tintóreas como el añil, la grana, cultivada y silvestre, el achiote, el palo de Campeche y el de Brasil, maderas finas y duras, ya en trozo, ya labradas o incluso transformadas en canoas; el *ulli* para las pelotas del juego ritual, hierbas olorosas, vainilla, plantas medicinales.[12]

[11] Carletti, *Razonamientos*, 1976, p. 65. Incluso más simple se antoja otra forma de atravesar, recordada por Ciudad Real, quien señala que en el río Elenuaiquin o de San Miguel, El Salvador, lo pasaron "en una barbacoa o zarzo hecho de varas gruesas, ocho indios [… que] llevaban el zarzo sobre los hombros y sobre las cabezas". Ciudad Real, *Tratado curioso*, 1976, vol. I, p. 240.

[12] Para mayores datos, véase Lee, "Historical Routes", 1978, y Navarrete, "Prehispanic System", 1978. Ellos realizaron una acuciosa revisión de fuentes documentales, y también los trabajos ya clásicos de Cardós, *Comercio*, 1959, y Piña Chan, "Comercio", 1989. Una compilación más reciente acerca del conocimiento actual sobre el comercio maya prehispánico es la de Attolini, "Intercambio y caminos", 2010.

Particularmente apetecidos eran el cacao producido en La Chontalpa tabasqueña, Xoconochco (Soconusco) y en algunos otros pequeños enclaves peninsulares y hondureños, las pieles de felinos, las codiciadas plumas de quetzal que se obtenían en bosques de nubliselva, los artículos fabricados con caparazones de tortugas, y los esclavos.

Hablando de los yucatecos asienta el franciscano Diego de Landa: "El oficio a que más inclinados estaban es el de mercaderes, llevando sal, ropa y esclavos a tierra de Ulúa y Tabasco, trocándolo todo por cacao y cuentas de piedra, que eran su moneda, y con esto solían comprar esclavos u otras cuentas, con razón que eran finas y buenas, las cuales traían sobre sí los señores como joyas en las fiestas."[13]

Y el gran cronista Bernardino de Sahagún, también franciscano, relata cómo hasta la planicie tabasqueña, territorio conocido también como "Anahuac Xicalanco", llegaban desde los altiplanos centrales de México los *pochteca* (bien armados por atravesar territorios enemigos) para intercambiar productos con los comerciantes bilingües de Xicalanco, al tiempo que en La Chontalpa se dirigían a los mercaderes locales de origen mexicano denominados *menoxicas*, quienes se encargaban de la distribución y venta de los bienes en sitios específicos.

> Desde que llegaban a Xicalanco daban el presente que llevaban, de mantas o naguas y huipiles, y *maxtles* muy labrados y ricos; dábanlos […] a los principales.
>
> Luego los señores salían a recibirlos y también venían aparejados de guerra con todas sus armas, y recibíanlos en medio del camino de los enemigos y de allí los llevaban consigo hasta su tierra, que es Anahuac Xicalanco… luego daban a los señores lo que el señor de México les enviaba y saludábanle de su parte. Y luego el señor o señores de la misma provincia, del pueblo de Xicamalco y del pueblo de Cimatécatl y Cuatzaqualco, les daban grandes piedras labradas, verdes, y otros chalchihuites labrados, largos, y otros chalchihuites colorados y otras que son esmeraldas que ahora se llaman *quetzaliztli*, y otras maneras de esmeraldas y otras muchas piedras de muchas maneras.
>
> También les daban caracoles colorados y [conchas] avaneras coloradas y otras avaneras amarillas, y paletas de cacao amarillas —hechas de concha de tortuga— y otras paletas también de tortugas pintadas como cuero de

[13] Landa, *Relación*, 2003, p. 118.

> tigre blanco y negro. Dábanles plumas ricas de muchas maneras y cueros labrados de bestias fieras.
>
> Todas estas cosas traían los mercaderes de aquella provincia de Xicalanco para el señor de México…[14]

Al llegar los hispanos con su política de cambiar de lugar asentamientos (congregación y reducción a poblado), afectando hasta el sistema de tianguis,[15] el desplazamiento de los viejos valores de cambio por la moneda acuñada, diversos sistemas de mercado y apetencia por otros productos, a más de prohibirse otros por sus vínculos con tradiciones y rituales tenidos por dañinos, todo el sistema comercial supo de cambios.

No obstante, en el caso de Tabasco, pese a haberse cancelado las grandes ferias estiladas, su principal punto de articulación con el nuevo régimen siguió siendo el comercio, vinculado específicamente al cacao, que se mantuvo en varias regiones como moneda (no en balde había quienes llamaban "minas" a los cacaotales),[16] que era exigido como tributo y, más aún, cuando los españoles se aficionaron al consumo del grano y expandieron luego al mundo europeo el gusto por el chocolate. Ello provocó un reordenamiento de los espacios productivos del área, y trastornó el mercado laboral, a más de que trajo consigo un impresionante aluvión de mercaderes, sobre todo de México y Veracruz, que,

> … coincidiendo con las dos grandes temporadas de cosecha (diciembre y junio), llegaban en noviembre o diciembre y se quedaban en Tacotalpa o el puerto de Villahermosa hasta junio o julio, vendiendo telas y ropas, som-

[14] Se comerciaba también con atavíos de lujo hechos con hilo de pelo de conejo teñido, llamado *tochómitl* (Villegas, "*Tochómitl*", 2010), con "lino de maguey" o vestidos ceremoniales para nobles y principales y hasta con utensilios de guerra, como chalecos hechos de mantas doblemente acolchadas para proteger de las flechas, adornos de cristal de roca y objetos de metal, como "unos vasitos de oro donde ponen el huso cuando hilan" las señoras (Sahagún, *Historia*, 1979, pp. 497-498; Lee, "Historical Routes", 1978, p. 58), y también agujas de cobre (comerciadas por los *pochteca* con los mercaderes zinacantecos), apetecibles por ser más duraderas que las de maguey, hueso o madera (Cardós, *Comercio*, 1959, p. 209). Morley, por su parte, reporta el comercio de objetos de metal (oro y cobre) procedentes de Costa Rica, Panamá, Oaxaca, Colombia y Guatemala (Morley, *Civilización*, 1972, p. 433). De otras latitudes vendrían el alabastro, el mercurio y la apreciada turquesa. Attolini, "Intercambio y caminos", 2010, pp. 63-64.

[15] Un ejemplo en el caso tabasqueño sería la supresión de los tres mercados (Teutitlán-Copilco, Mecoacán y Chilateupa), donde los menoxicas vendían los bienes que les entregaban los *pochteca*. Más adelante se obligaría a abrir otro tianguis en Huimango. Pérez, "Comercio", 2000, pp. 96 y ss.

[16] Zamora, *Mayas,* 1985, p. 132.

> breros y ciertos bienes suntuarios a los escasos europeos o a los indios acomodados, y sobre todo distribuyendo a los intermediarios los instrumentos de metal […], bisutería, hilos, vestidos baratos, sencillos objetos religiosos y otras bagatelas que éstos llevarían a los pueblos de indios. Con el dinero obtenido, los mercaderes venidos del centro compraban la almendra que habían acopiado funcionarios y comerciantes en pequeño, además de cera, miel, cueros y sebo de vacunos que llevaban a vender a otras provincias, clausurando el círculo para, a la vez, reiniciarlo.[17]

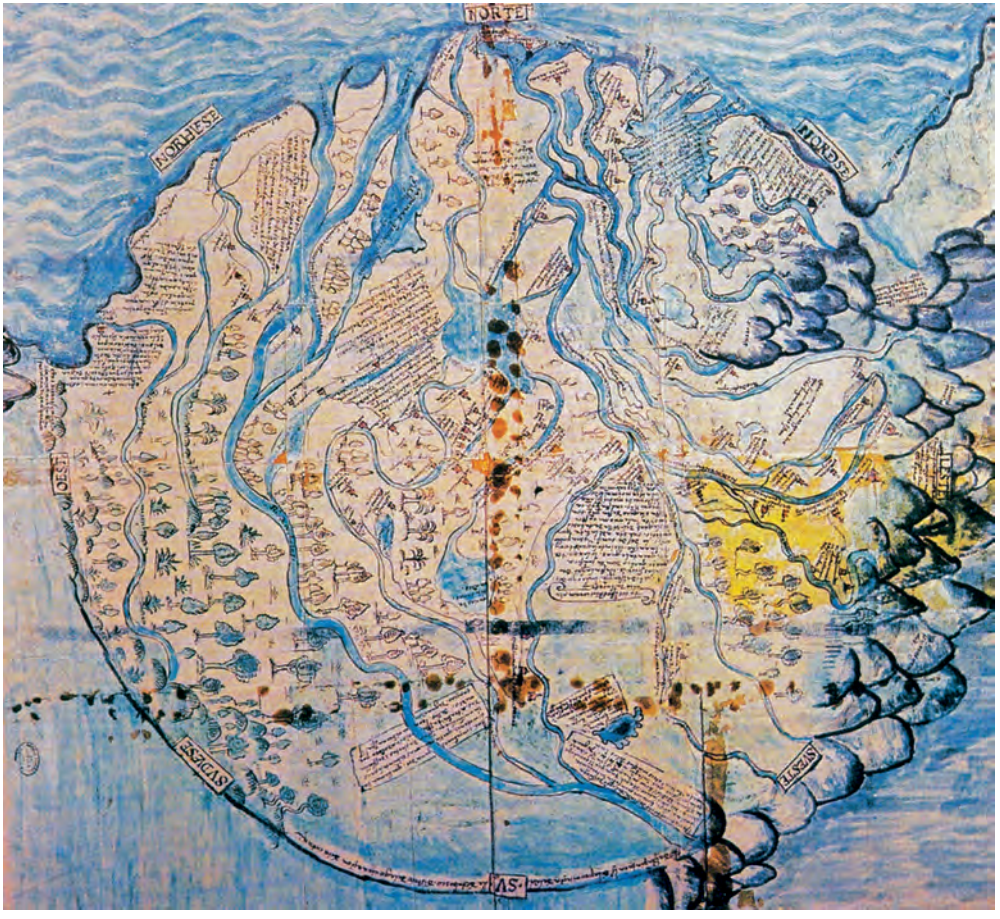
Como es de suponer, tales cambios conllevaron adecuaciones en ciertas redes camineras, mientras que en otras vías de comunicación las costumbres y técnicas persistieron, a menudo porque el mismo medio natural no permitía variaciones.

CAMINANTES DEL AGUA: DERROTEROS Y CAUCES EN EL TABASCO COLONIAL

Tierra singular, vertebrada por el agua, la que conformó la Alcaldía Mayor de Tabasco que en la época colonial contaba entre sus peculiaridades el hecho de constituir un territorio surcado por caudalosos ríos, como el Tauasco o Grijalva, el Ozomantli o Usumacinta (que da origen al Palizada y al San Pedro y San Pablo), el Dos Bocas Mezcalapa, el de San Pedro Mártir, el de la Sierra (que en sus inicios se denomina Oxolotán y luego Tacotalpa), el Puyacatengo, el Teapa y otros, cuyos numerosos afluentes y brazos hacen de su región de planicie un vasto sistema hídrico, tachonado de lagunas, pantanos, ciénagas y tremedales, que obligaban a sus pobladores a surcar sus espacios primordialmente en cayucos y otros tipos de embarcaciones, tal y como siguió siendo la norma en numerosas poblaciones hasta el siglo pasado. No es de extrañar que, siendo el estado con mayor escurrimiento fluvial del territorio hoy mexicano, los senderos en Tabasco se trazaran sobre el agua, o en sus contornos, como bien se aprecia en el detallado y

[17] Ruz, *Tabasco*, 2001, p. 56. Y a ellos se unirían los efectos que, por Comitán, entraban desde Guatemala rumbo a la Audiencia de México vía Tabasco, sobresaliendo telas y ropa confeccionada, a más de distintos abalorios.

Imagen 5. Pintura de la provincia de la villa de Tavasco, distrito de la gobernación de Iucatan, Melchor de Alfaro de Santa Cruz, 1579



Fuente: "Toda esta pintura es de la vi[SUR]lla de Tabasco, distrito de la governaçión de Iucatán". Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-México, 14.

muy bello mapa circular de la alcaldía trazado por Melchor de Alfaro Santa Cruz hacia 1579.[18]

Esa misma obligatoriedad acuática explica las escasas referencias que tenemos sobre caminos en la planicie tabasqueña, en especial en fechas tempranas, cuando la compleja red hídrica no era aún bien conocida ni comprendida por los europeos que atravesaban la zona, y habían de conformarse, por lo tanto, con posar sus plantas sobre antiguas huellas prehispánicas. Por fortuna contamos, sin embargo, con algunos datos, aunque escuetos, que nos ayudan a vislumbrar cómo se llevaban a cabo las comunicaciones y el transporte en esas regiones en los inicios de la época colonial, por lo común surcando el océano con canoas no muy alejadas de la playa, o por tierra, caminando a orillas de la costa entre Guazacualco y Xicalanco, tal como se estilaba desde tiempos de los pochtecas; "la costa en la mano", para usar la expresión que empleó el Cabildo de Tabasco.[19]

Uno de los testimonios más tempranos acerca del obligado transporte por agua cuando de ir tierra adentro se trataba es justamente de Hernán Cortés, que en su *Quinta Carta* al emperador narra su travesía desde Tenochtitlan México a las Hibueras, iniciada el 12 de octubre de 1524, y que tocó varios puntos del actual Tabasco, tras salir de la villa del Espíritu Santo (Guazacoalco), provisto con "una figura en un paño" que le habían hecho los conocedores enviados por los señores de Tauasco y Xicalanco. Con su auxilio se dirigió hacia La Chontalpa, que denomina "Provincia de Cupilcon",[20] a la que describe como

> … abundosa de esta fruta que llaman cacao y de otros mantenimientos de la tierra, y mucha pesquería. Hay en ella 10 o 12 pueblos buenos, digo cabeceras, sin las aldeas. Es tierra muy baja y de muchas ciénagas; tanto, que en invierno no se puede andar ni se sirven sino en canoas, y con pasarla yo en tiempo de seca, desde la entrada hasta la salida de ella, que puede haber 20 leguas, se hicieron más de 50 puentes, que, sin se hacer, fuera imposible pasar la gente…[21]

[18] La mejor aproximación a ese espléndido mapa, que nos ilustra también sobre las comunicaciones en el área, es la realizada por Salazar, *Figura,* 2010, gran especialista de la hidrografía histórica y cartografía de Tabasco.

[19] De la Garza, Izquierdo, León, Figueroa, *Relaciones histórico-geográficas*, 1983, t. II, p. 423.

[20] Es de suponer por Cupilco, poblado por entonces importante, vecino del actual Comalcalco.

[21] Cortés, *Cartas,* 1963, p. 245.

Gracias al conocimiento que poseían de la región, los chontales pudieron indicar al conquistador los pormenores geográficos de la base de la península, hablándole hasta de "la costa de la mar, de la otra parte de la tierra, que llaman Yucatán, hacia la bahía que llaman de la Asunción".[22] Tan puntual conocimiento no es de extrañar tratándose de un pueblo de mercaderes célebres por traficar con buena parte del mundo maya y más allá, bien por comercio fluvial, bien por el circunpeninsular, llegando hasta Nito, en la costa de Honduras. No obstante que para cuando los europeos llegaron a la zona las actividades mercantiles en el puerto de Xicalanco habían decaído,[23] si bien aún mantenía continuos nexos con los de Itzamkanac,[24] Tabasco en su conjunto era aún un sitio de comercio reconocido, y sus habitantes, como puede apreciarse, seguían validando su fama como profundos conocedores de la geografía peninsular y del septentrión centroamericano.

Sin embargo, poco pudo aprovechar de ello Cortés en numerosos tramos, pues "como ellos no se sirven sino por agua, no sabían el camino que yo debía de llevar por tierra, aunque me señalaban en el derecho que estaba la dicha provincia" de Zagoatán. Así pues, no le quedó más remedio que enviar a indígenas, de entre los miles que traía del Altiplano, y a ciertos españoles, "a descubrir el camino, y descubierto, abrirle por donde pudiésemos pasar, porque todo eran montañas muy cerradas [… y] había ciénagas muy trabajosas, porque en todas o en las más se hicieron puentes"; para avanzar contorneaban las riberas de los ríos, como siguieron haciéndolo durante largos tramos, "porque en toda aquella tierra no se hallaba camino para ninguna parte, ni aun rastro de haber andado por tierra una persona sola, porque todos se sirven por el agua, a causa de los grandes ríos y ciénagas que por la tierra hay".[25]

[22] *Ibid.*, p. 243. En realidad los hispanos habían bautizado a la bahía con el nombre "de la Ascención", que aún hoy ostenta, no Asunción, como registra Cortés.

[23] Para ese entonces el papel protagónico en cuanto al comercio recaía en Potonchán-Tavasco e Itzamkanac-Acalan (Ochoa y Vargas, "Xicalango," 1987, p. 96), punto este último al que se dirigió Cortés.

[24] Así, como mero ejemplo, en las probanzas hechas levantar por el adelantado Montejo en su litigio contra Pedro de Alvarado, varios testigos, como Pedro Gaytán, declararon que "Y asimismo ha visto como los indios del dicho Acalan contratan con los indios de la costa del Norte, porque este testigo los ha tomado y topado camino de Xicalango; que venían a contratar al dicho Xicalango, que es en esta costa del Norte, empleando tres días en el viaje" (Ruz, *Linderos*, 1991, p. 157). En poco tiempo también Acalan vería decaer su comercio por culpa de los españoles asentados en la costa oriental, como señaló el propio Cortés: "se había perdido toda la contratación de aquella costa, que era mucha". Cortés, *Cartas*, 1963, p. 243.

[25] Cortés, *Cartas*, 1963, pp. 243-247.

Así sería en buena parte del extenso recorrido, al menos hasta llegar al gran poblado chontal de Itzamkanac —con al menos 76 pueblos bajo su control—, rodeado por agua, pues se ubica entre el río Candelaria, una laguna y una sección de bajos. Fue en la parte final de ese trayecto donde el conquistador, detenido por un gran estero del río San Pedro Mártir, "que tenía más de 500 pasos" y sin vado alguno, convocó a los señores de "Tenuxtitan" para pedirles que empleasen a sus antiguos vasallos ("venían conmigo más de tres mil ánimas de los naturales") y que le construyesen un puente, por donde pudiesen pasar tropa, pertrechos y caballos. Lo hicieron en cuatro días de trabajo intenso, empleando "más de mil vigas, que la menor es casi tan gorda como el cuerpo de un hombre, y de nueve y de diez brazas de largura, sin otra madera menuda que no tiene cuenta"; todo ello, apunta, gracias a la organización de los señores. A cambio de su ayuda les había ofrecido "que vueltos a esta ciudad, serían de mí, en nombre de vuestra majestad muy galardonados".[26] Bien sabido es que Cuauhtémoc y Tetlepanquetzal no tuvieron que esperar el retorno para recibir el "galardón" prometido. Fue justo en Itzamkanac donde, poco después, el extremeño los hizo asesinar.

El nombre nahua del poblado, *Acalan*, derivado de *acalli*, canoa, no deja dudas sobre sus vínculos con el mundo acuático y la manera de surcarlo,[27] que incluía desde caminos (*sacbe'ob*) que a la vez fungían como diques, construidos sobre los bajos para comunicar las distintas secciones del extenso sitio, y sendas "que solían traer los mercaderes",[28] hasta estructuras levantadas para dirigir las embarcaciones durante los viajes que efectuaban para tener tratos, por ejemplo, con Xicalanco y Tixchel por los ríos y la Laguna de Términos. Se plantea incluso la posibilidad de que los comerciantes controlaran directamente lugares específicos de ingreso de canoas y remate de caminos.[29]

Regresando a la costa, vemos que dos décadas más tarde, febrero de 1545, el fraile dominico Tomás de la Torre, uno de los compañeros de fray Bartolomé de Las Casas cuando se dirigía a la sede de su obispado de Chiapa, Ciudad Real (hoy San Cristóbal de Las Casas en su honor), describió

[26] *Ibid*., p. 258.

[27] Sin duda el mejor estudio sobre Acalan y su entorno, así como de su desarrollo histórico, vías de comunicación y comercio incluido, es el clásico de Scholes y Roys, *Chontales*, 1996.

[28] Cortés, *Cartas*, 1963, p. 256.

[29] Es de señalar que algunos *sacbe'ob* alcanzan los 25 m de ancho y uno de ellos muestra una base de piedra sobre el agua. Vargas, *Itzamkanac y Acalan*, 2001, pp. 143,162, 187, 193.

el trayecto entre Laguna de Términos[30] y el pueblo chontal de Zactam, más conocido por su nombre nahua de Xicalanco: "El camino era el más fresco que jamás hasta entonces habíamos visto: partes era todo cerrado de árboles de diversas maneras, que no veíamos el cielo, otras partes iba por unas dehesas tan anchas como un tiro de ballesta, y a las veces más y menos, y por las orillas arboladas, fresquísimas". El placer de transitar por sendero seco no duró demasiado: "Tras el buen camino llegamos a unas lagunas o lodazales donde cuando nos subía el agua a la rodilla no lo estimábamos en nada, y debajo estaba un lodo que cada vez que metíamos el pie lo sacábamos desencajado. Y así fuimos media legua, y como no teníamos otro remedio, determinamos pasarlo con alegría cantando *Té Deum Laudamus*".[31]

Fray Tomás, a quien los "remates" de los ríos que desembocan en Términos, "llenos de fresquísimas arboledas", se le figuraron "un traslado del cielo", narra cómo otros de sus compañeros que "Se metieron con las canoas por una senda angosta tan estrecha que apenas cabía la canoa, daban los juncos u las yerbas con los ojos, que ya no había árboles por allí; parece imposible haber hallado naturalmente aquel camino […], pero los indios iban por camino que ellos sabían", por partes "había poca agua para nadar la canoa, que lo más era lodo, y allí llevaban los indios arrastrando la canoa y gimiendo y con trabajos" casi dos leguas, "hasta que salieron a un muy ancho y amenísimo río que llaman los cristianos San Pedro y San Pablo. Es tan hermoso y apacible que les pareció que salidos del Purgatorio entraban en la Gloria. Tiene las orillas cubiertas de muchos y hermosos árboles, que es para alabar a Dios; no parece sino que a posta lo han entoldado para [la próxima fiesta de] el Corpus Christi." Por un brazo de él, "… fuéronse por el agua abajo toda la noche, y el día siguiente, a mediodía […] llegaron a un río que en las historias de los indios llaman de Grijalva. Éste es el de Tabasco".[32]

CAMINOS DE CONQUISTA

Punto de referencia geográfica en las descripciones tanto de Cortés como de fray Tomás, Xicalanco fue mucho más que eso para otros españoles; en

[30] Llamada así, pues en un principio se creyó que allí terminaba la "isla" que se pensó era Yucatán, según refiere Díaz del Castillo, *Historia*, 1982, pp. 22-23.

[31] De la Torre, *Desde Salamanca*, 1982, p. 149.

[32] *Ibid.*, pp. 159-160.

especial para Francisco de Montejo, que en su tercer intento por conquistar la península de Yucatán tomó a ese poblado, sitio privilegiado para atravesar la Laguna de Términos, como lugar de embarque y proveedor de buena parte de la mano de obra necesaria para el transporte de soldados, armas y bastimentos, bien en el vientre de las canoas, bien en las espaldas de los chontales o de otros indios que eran llevados hasta allí sirviendo forzosamente como tamemes, según salió a relucir en algún juicio posterior, donde se detalla que para transportar a los caballos se amarraban en par las canoas. Y una vez en Xicalanco, algunos indios eran obligados a continuar a Campeche, a veces con cadenas y atándolos por las noches para evitar las fugas, según declararon tanto los indígenas como sus encomenderos. Peor suerte corría quienes terminaban vendidos como esclavos en Cuba, Honduras y diversas islas antillanas, como informaron al rey desde 1534 los oficiales reales de Cuba.[33]

En Xicalanco confluían también indios traídos desde Chiapa, Tehuantepec y otros lugares, y desde allí verían los naturales establecerse todo un comercio de mujeres, forzadas a acompañar a los hispanos en su travesía a Yucatán. "Reposo del guerrero", dirían los relatos medievales. Así, en el proceso seguido al cuñado de Montejo, Alonso López, los testigos dieron fe de cómo se exigían indias a los caciques de distintos pueblos (Tamulté, Usumacinta, Ulapa, Tavasco, Tanochel y Oquilzapotlán, entre otros) pagándolas a veces con cacao, o arrancadas de sus casas a cambio de nada. Otras eran obligadas a servir como sirvientas o *naborías*, cuando no directamente como mancebas, en las casas de los españoles.[34]

Su papel central como nucleador de caminos en el extremo oriental de Tabasco durante la conquista de Yucatán y los inicios de la colonización, le significó a Xicalanco el exterminio. Ya en 1552 su cacique, de nombre Francisco, hizo levantar una probanza para mostrar el apoyo que habían brindado a los hispanos e intentando librar a su pueblo de las

[33] Se declaró que "cada día llegan de la conquista de Montejo [Yucatán], indios e indias" para ser vendidos. Archivo de la Real Academia de Historia (en adelante, ARAH), Colección Muñoz, t. 1, 80, f.15v. Carta de los oficiales reales…, 1534. Años más tarde, en una serie de agrios "Memoriales" contra las pretensiones de la hija de Montejo por recuperar lo que perdió su padre, se calculaban en "más cantidad de 50 000 ánimas" los esclavizados y vendidos en Honduras, las minas, las Antillas y la ciudad de México. En otro memorial se habla de la salida de ocho navíos cargados de esclavos, mujeres y hombres. Archivo General de Indias (en adelante AGI), AG 965, "Varios memoriales…", ff. 1, 7v-8. Que, en efecto, Montejo intervino en el comercio de esclavos indios, se comprueba en sus probanzas. Ruz, *Linderos*, 1991, pp. 45-47.

[34] Ruz, *Magnífico señor*, 2000, pp. 126-130.

exigencias que lo estaban destruyendo.[35] Rescatemos, para nuestros fines, que la segunda de las preguntas que habían de plantearse a los testigos españoles era:

> Si saben, o no, que al tiempo que se conquistaron las provincias de Yucatán, que la entrada para conquistar la dicha provincia fue con nuestro favor y por nuestro pueblo, donde les dimos muchas canoas, y comida cuanta fue menester, y les favorecimos en pasar a los caballos por bocas de ríos muy grandes y a llevar a los españoles en canoas a las provincias de Yucatán. Y que después, en la guerra, siempre anduvieron muchos indios del dicho pueblo de Xicalango en favor de los españoles. Y que en la dicha conquista murieron muchos indios del dicho pueblo, así en la guerra, como en pasar y llevar caballos y españoles, y que si por nosotros no fuera no se pudiera conquistar la provincia de Yucatán, y ya que se conquistara, fuera con excesivo trabajo, digan lo que saben.[36]

Una actividad, por cierto, que no había cesado con la conquista de la península, pues planteaba otra pregunta, "que los españoles que van para las provincias de Yucatán que van por tierra son favorecidos de nosotros, y aviados de canoas y de indios para su camino, y que si por nosotros no fuese, no se podía andar el camino de esta provincia para Yucatán, por tierra, digan lo que saben".[37]

Los testigos españoles, partícipes en la empresa, confirmaron el apoyo ("los cuales indios del dicho pueblo recibieron y dieron todo aviamiento, así de canoas como de bastimentos, comidas y otras cosas necesarias y cumplideras para el buen aviamiento y socorro de la dicha conquista, y les llevaron y pasaron caballos y todo lo demás que fue menester, y les alumbraron el camino y pasaje para la dicha conquista, en lo que trabajaron mucho"), a más de participar en las batallas, al grado de que "… si no fuera por los naturales del dicho pueblo de Xicalango no se pudiera ganar ni ganara la dicha provincia de Yucatán, por no haber, como no hay, otro pasaje por tierra si no es el dicho pueblo, si no fuera con mucho trabajo y con muertes de españoles y pérdidas de navío o navíos, porque por fuerza habían de ir por la mar si los del dicho pueblo de Xicalango no dieran el dicho pasaje

[35] "Probanza elaborada en la villa de la Victoria a pedimento de don Francisco, cacique del pueblo de Xicalango, 13 de julio de 1552. AGI, Audiencia de Guatemala, leg. 111.

[36] *Ibid.*

[37] *Ibid.*

y puerto que dieron", "… por cuanto no había otro camino en aquella sazón para entrar en la dicha provincia",[38] pero de poco les valió que todos los testigos confirmasen la importancia del auxilio que prestaron; en 1541 apenas quedaban 15 casas y pocos años después el otrora poderoso puerto comercial desapareció del mapa.

Así, en 1579 los autores de la *Relación de la villa de Santa María de la Victoria*, al referir al rey la situación de la villa con su entorno, apuntaron que la comunicación con San Francisco de Campeche, ubicado a unas 50 leguas, se hacía "… por la mar, a causa de que por tierra no se camina, por se haber despoblado el pueblo de Xicalango, que estaba sobre unas lagunas, y en este pueblo se daba el avío necesario de comida y canoas para ir a atravesar unas lagunas que dicen de Términos, e ir al pueblo de Tixchel, de la provincia de Yucatán".[39]

Son estos mismos pobladores de Santa María, por entonces capital de Tabasco, quienes nos ofrecen un panorama más amplio de los caminos, redes fluviales y la manera en que eran utilizados para comunicarse. En efecto, tras insistir en que, exceptuando la parte de la Sierra que colinda con Chiapas, "… Es toda la tierra llana sin ningún género de piedra; en el circuito de esta villa treinta y más leguas al derredor, es montuosa, cenagosa de muchos ríos caudales y no caudales y de muchas lagunas, ciénagas y pantanos", hablan acerca de los pueblos que se ubican en las márgenes del Usumacinta, hasta Tenosique, y puntualizan:

> Este río va muy mucho adelante; por este río hasta el pueblo de Xonutla [Jonuta] se acostumbra ir en canoas a la provincia de Yucathán, que van de esta villa y de algunos pueblos […] por el dicho río, y sin salir de agua pasan por el brazo de este río […] de San Pedro y San Pablo y bajan a dar a una lagunas muy grandes, al río y puerto de Términos, y de ahí por las mismas lagunas al río de Puerto Real y Puerto Escondido y pueblo de Tixchel, de la provincia de Yucathan, de donde se vuelven las dichas canoas al pueblo de Xonutla.[40]

Pero si bien la planicie aluvial tabasqueña parecía destinada por su propia naturaleza al transporte acuático, otra era la situación en lo que

[38] *Ibid.*
[39] De la Garza, Izquierdo, León, Figueroa, *Relaciones histórico-geográficas*, 1983, t. II, p. 421.
[40] *Ibid.*, pp. 418-419.

tocaba a sus porciones de somontano y sierra; allí donde la Audiencia de México colindaba con la de Guatemala, a través de la Alcaldía Mayor de Chiapa, donde los caminos se caracterizaban por ser escabrosos senderos de montaña, a los que podía llegarse desde las partes bajas gracias al empleo de canoas y balsas. Clara muestra de esa mixtura entre caminos de tierra y caminos de agua es lo que acotó en 1545 nuestro conocido Tomás de la Torre al referirse al tramo que tuvieron que transitar desde Santa María de la Victoria a Ciudad Real: "de aquí a Chiapa hay 60 o 70 leguas, la mitad se andan por canoas, porque no hay otro camino sino un río arriba; la otra mitad van después por tierra".[41] Ellos mismos salieron por el Grijalva ("que es de los [más] apacibles y de vistosas riberas de todas las Indias") y continuaron el viaje por río hasta Tacotalpa, que era el término, y comenzaron "a gustar de los malos pasos de la tierra de Los Zoques".[42] Pues apenas salir de Tacotalpa, ya andando

> … los caminos de estas tierras, que son tales que no se pueden dar a entender sino por la vista; decíanos fray Domingo de Medinilla, que era cosa de burla y que eran llanos como la palma de la mano en comparación de los de adelante; pero nosotros creíamos que lo decía burlando y para ponernos mal ánimo, porque nos parecía querer llegar las cuestas al Cielo y bajar hasta los abismos. Decíamos que los demonios habían hecho aquellos caminos para despeñar hombres, y no se habían de llamar hombres los que por allí andaban …[43]

Nuestras primeras noticias acerca de esos caminos serranos son igualmente tangenciales y escuetas; provienen de los conquistadores del área, más interesados en describir las armas de guerra y en magnificar las acciones bélicas (para conseguir encomiendas, mercedes y otras prebendas reales) que en describir el paisaje. Así, gracias a la información que en la tercera década del siglo XVI levantaron ante escribanos públicos los vecinos de Guazacualco o villa del Espíritu Santo, podemos hacernos una ligera idea sobre el tema. Viéndose despojados del amplio territorio que hasta entonces controlaban por la creación de Santa María de la Victoria en Tabasco y San Ildefonso de los Zapotecas en Oaxaca, los vecinos insisten

[41] De la Torre, *Desde Salamanca*, 1982, p. 161.
[42] *Ibid.*
[43] *Ibid.*, p. 172.

en el papel de primera magnitud que tiene el puerto que controlan, pues además del servicio que presta a la Nueva España (gracias a las facilidades para la navegación en el río que califican como "más principal y caudaloso" que el Guadalquivir de Sevilla), llegan a él por medio de canoas "muchos caminos" desde donde se proveen no sólo los de las costas cercanas, sino también los habitantes de Chiapas, Guatemala, Tehuantepec y otros pueblos vecinos a la Mar del Sur, pues esta, aseguran, es la parte más angosta entre ambos océanos.

Eso explica, a su parecer, que buena parte de la conquista inicial del área serrana de Tabasco y Chiapas se haya realizado desde Guazacoalco, como lo muestran las probanzas de conquistadores como Luis Marín, que, con los refuerzos enviados por Cortés, emprendió la conquista de esa serranía habitada mayormente por pueblos zoques, llegando hasta la parte central del hoy Chiapas. Para ello siguió los caminos que utilizaban los locales para transitar entre pueblos como Tapilula, Solosuchiapa, Ixtapangajoya, Tecomaxiaca y Teapa.[44] De hecho, a decir de los arqueólogos, al salir de Guazacualco podía tomarse un camino que transitaba por los poblados de Ahualulco y las secciones pantanosas del delta del Mezcalapa, el cual podía pasarse "a través de diques naturales o utilizando canoas".[45]

Ya que ni los autores de las probanzas ni el cronista Bernal se entretienen en describir mayores peculiaridades de los caminos serranos, es de suponer que estos, más allá de lo escabroso propio del terreno, eran transitables a excepción si acaso de algunas áreas montuosas y otras con ciénagas, donde, según narra Bernal, "echábamos maderos y ramas para poder pasar por ellas los caballos y con gran trabajo fuimos a salir a un pueblo que se dice Tepuzuntlán, que hasta entonces por el río arriba solíamos ir en canoas, porque no había otro camino abierto", para poder llegar a Quechula, ya en Chiapas.[46]

Es de suponer que el cronista alude en particular a sendas propias para ellos y sus caballos, pues consta por otras fuentes que caminos terrestres y fluviales los había, y eran empleados asiduamente por mercaderes tanto de Zinacantan como de los pueblos nahuas denominados "Cimatanes" (Cuaquilteupa, Cunduacán y el "Gran Cimatán" o Tecpan Cimatán), que comerciaban a menudo productos traídos por los *pochteca* desde los

[44] Díaz del Castillo, *Historia verdadera*, 1982, pp. 477-478.
[45] Ochoa y Vargas, "Xicalango", 1987, p. 73.
[46] Díaz del Castillo, *Historia*, 1982, p. 466.

altiplanos,[47] y otros, procedentes de Oaxaca. El teniente de gobernador Alonso Gómez de Santoyo, que se adjudicó la conquista de estos cimatecos, caracterizados por su férrea resistencia a la invasión –fueron sometidos hasta 1564 (cuando se encontraban diezmados por enfermedades)–, mencionó haber abierto un camino para visitar por tierra la provincia y aminorar el "grand trabajo" que significaba a los naturales transportar en canoas todas las mercaderías que entraban a la provincia, incluyendo los caballos.

Pese a lo señalado por Gómez de Santoyo, ciertamente no parece haberse hecho mucho por incrementar las vías de comunicación de la provincia. El mismo Cabildo de Santa María al que aludimos antes informó al rey en 1579:

> Está de esta villa a la parte del sur la Ciudad Real de Chiapa, ciudad poblada de españoles, obra de 70 leguas grandes; base de esta villa a ella por este río de Grijalva hasta 40 leguas de esta villa … y de ahí adelante van por tierra a la dicha ciudad por sierras ásperas y de muchos ríos y tierra fría; por este camino solían subir y bajar las mercadurías, así de Castilla como de la Nueva España, para la dicha ciudad de Chiapa y para las provincias de Guatemala …[48]

A decir de los cabildantes, la situación había cambiado por la apertura del Puerto de Caballos (Honduras), pero sin lugar a dudas también influyó en la disminución de actividades comerciales el mayor tiempo, con el costo y el trabajo que significaban al tener que llevar durante largos tramos las mercancías río arriba, en canoas tripuladas por indios de los pueblos serranos; problema añejo según se desprende del hecho de que en febrero de 1546 se diera una real cédula ordenando terminar con los agravios que en este rubro se hacían a los indios, en particular a los que "más padecen": los poblados en la Sierra y Ríos, "especialmente los pueblos nombrados Ciaguatlán, y Tacotalpa, y Teapa y Tecomajiaca y Tapixulapa y Ocelotán, a causa de la continua citación que los indios tienen bajando los tributos y bastimentos y azúcares de los ingenios y subiendo mercaderías y otras cosas que por aquel río van a las provincias de Chiapa y a esa de

[47] Los zinacantecos entregaban ámbar, plumas de quetzal y "cueros muy preciosos de animales fieros" a los *pochteca* (aquí denominados *naualoztomeca*; los que se presentaban disfrazados), y recibían a cambio madejas de *tochómitl* (hechas de pelos de conejo), navajas y lancetas de *itztli*, grana, piedra alumbre, agujas, cascabeles, etcétera. Sahagún, *Historia*, 1979, p. 499.

[48] De la Garza, Izquierdo, León, Figueroa, *Relaciones histórico-geográficas*, 1983, t. II, p. 425.

Guatemala".[49] Pese a la real orden, la situación persistió, por lo que en 1591 los pobladores de Zauatlán y Astapa denunciaron cómo justicias, españoles, mestizos y mulatos los compelían a transportar sus mercancías en canoas

> por el río arriba que llaman de Ozolotlán [Oxolotán…], que ha sido causa que peligren y mueran muchos, por el excesivo trabajo en poner yendo por el agua contra las corrientes más de siete leguas; que yendo algo crecido el dicho río tardan cuatro días con sus noches, sin salir del agua, remolcando las canoas. Y lo peor es que no se les paga por entero lo que merecen por su trabajo, y sobre ello los maltratan y hacen otros agravios, con que la gente va en mucha disminución …[50]

El virrey reprochó al alcalde mayor el no amparar a los indios como debía, le ordenó cesar de inmediato las vejaciones y vigilar que cuando los naturales deseasen emplearse como canoeros se les pagase íntegramente su trabajo.[51] Pero los naturales no sólo tenían que acarrear mercancías; eran además obligados a transportar a los españoles en hamacas durante sus viajes por la provincia. No era algo nuevo, ya desde 1545 nuestro conocido Tomás de la Torre, tras describir la hamaca como una red de cordeles delgados, agregaba:

> Atan los extremos de una parte de ella a una vara recia y de una parte y de otra llevan sobre los hombros al que va en ella sentado. Es cosa bien apacible ir allí, aunque algunos se almarean. Estas usan ellos para llevar a sus señores y principales y a los enfermos. Y en éstas andan ahora las mujeres de Castilla que van en camino, y aun los españoles se hacen llevar en éstas cuando van a sus pueblos, especialmente cuando es mal camino por donde no pueden ir a caballo.[52]

[49] Archivo General de Centroamérica (en adelante AGCA), A123, 4575, 39528, ff. 104-105.

[50] Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Indios, vol. 5, exps. 942 y 943, México, 1591.

[51] *Ibid.*

[52] De la Torre, *Desde Salamanca*, 1982, p. 353.

Imagen 6. Jean Friedrich Waldeck, *The artista carried in a sillero,* óleo, *ca*. 1833

Fuente: Princeton University Art Museum. The Artist Carried in a Sillero over the Chiapas from Palenque to Ocosingo. México, *ca.* 1833. Jean-Frédéric Waldeck, French, 1766-1875. Oil on wood panel, 49.2 × 41.6 cm. (19 3/8 in.) frame: 65 × 56.1 × 5.8 cm. (25 9/16 × 22 1/16 × 25 1/16 in.) Princeton University Art Museum. Museum purchase, Fowler McCormick, Class of 1921, Fund 2014-147.

Como el abuso fue también prohibido por el virrey,[53] los españoles, proscrita la hamaca, obligarían a los indios a cargarlos en sus espaldas, como se siguió estilando hasta el siglo XIX.[54]

A más de transportar a golpe de remo las mercadurías, y a los hispanos en sus espaldas, los pobladores indígenas eran obligados a arreglar los caminos, incluso cuando no era necesario; tan sólo para poder cobrarles multas si no lo hacían "con la puntualidad y brevedad que los dichos jueces quieren", por lo que en noviembre 1639 el virrey marqués de Cadereyta se dirigió al alcalde mayor ordenándole terminar con esos abusos y no enviar "juez de sementeras y caminos".[55]

En ocasiones la reparación de caminos y puentes obedecía a haber sido destruidos o dañados por las propias autoridades, en su afán de detener los ataques piratas que seguían aterrorizando a la provincia tabasqueña, saqueando iglesias, secuestrando gente que vendían como esclavos y robando las cosechas de cacao. Así, por dar algunos ejemplos, entre 1648 y 1650 asolaron varios pueblos indios de la planicie, por lo cual fue enviado Andrés de Cotte "a desbaratar y quitar la puente y canoas del río de Cucuxapa, camino del pueblo de Chichicapa donde el enemigo estaba, y llevando tres indios conmigo la corté y quité dejando el dicho camino impedido".[56]

ANTIGUAS AMENAZAS Y NUEVOS DERROTEROS

Curiosamente, la presencia de piratas y corsarios incidió de manera determinante en la reconfiguración del paisaje de la provincia, incluso en lo que a caminos toca.

Cabe recordar que desde 1596, cuando se adueñaron de la Isla Tris (así llamada por la abreviatura de *Términos*, que señalaba a la laguna en los mapas), los piratas habían arreciado sus ataques: en 1597 saquearon e incendiaron Santa María, en el 98 obligaron a huir a los indios de Atasta y Tamulté de la Barranca; en 1600 cayeron de nuevo sobre la villa, a la que

[53] Rubio Mañé, *Archivo*, 1942, t. I, p. 103.

[54] Y aún se acostumbra en las selvas y montañas de Chiapas en caso de tener que transportar enfermos.

[55] El virrey: "que el alcalde mayor de Tavasco no envíe jueces de sementeras y caminos a los pueblos de Estopaxa, Guazapa, Xalapa, de su provincia, por los agravios que refieren recibir los naturales …". AGN, Indios, Tabasco, vol. 11, exp. 369, ff. 301-301v. México, 14 de noviembre, 1639.

[56] AGI, Audiencia de México 244, ff. 634-787. "Confirmación que pide Bartolomé Lorenzo en una encomienda en la provincia de Tabasco", 1664.

sólo dieron 14 años de reposo… Una vez que los ingleses se adueñaron de la isla de Jamaica (1655), que les sirvió como punto de partida y refugio de múltiples expediciones, sus asaltos se volvieron más frecuentes. Y a los súbditos de su majestad británica había que sumar a los corsarios holandeses, que en 1640 y 1643 atacaron la villa de la Victoria. En 1644 volvieron sobre ella los ingleses,[57] y de nuevo en 1666,[58] para, al año siguiente, robar toda la cosecha de cacao de La Chontalpa.[59]

El atractivo de la zona era claro, a más de depredar el valioso cacao, llevándose recuas completas con carga, corsarios y piratas se dedicaban a cazar el ganado cimarrón que pastaba en las amplias sabanas tabasqueñas, desjarretándolo desde las canoas y aprovechando su cuero y sebo para la venta, además de emplear un poco como alimento, cocinándolo en una especie de tapescos denominados *boucan*, que a la larga serviría para identificarlos como "bucaneros". De paso, obtenían pieles de los lagartos y carne de los abundantes manatíes que había por entonces en esas aguas, según describe con muy buena pluma el pirata Dampier.[60]

Por si lo anterior fuera poco, a lo largo de los ríos, en la proximidad de los manglares, desde México hasta el norte sudamericano, en la cuenca baja del Usumacinta, la llamada península de Atasta-Xicalango, y en el sur de la Laguna de Términos, así como en el actual Belice y partes de la costa hondureña, crecía el palo de tinte, *Hematoxylum campechianum,* tintórea que supo de gran demanda en los talleres textiles europeos,[61] y a cuya tala se dedicaron con ahínco piratas y corsarios, empleando abundante mano de obra libre y esclava que tomaban en ocasiones de los pueblos tabasqueños vecinos. De hecho, no fueron inusuales los secuestros, incluyendo los de personajes importantes (algún obispo o alcalde incluido) o vecinos del común, por los cuales exigían rescate, cuando no capturaban a otros para venderlos como esclavos en Jamaica y otras islas caribeñas, y hasta en Nueva Inglaterra y Virginia.[62]

[57] *Ibid.*

[58] AGN, Reales cédulas, vol. 9, ff. 74 y 146. En estas el rey ordena reiteradamente al marqués de Mancera auxiliar a la provincia. 26 de noviembre de 1666, y 28 de noviembre de 1667.

[59] Eugenio, *Defensa*, 1971, p. 36.

[60] Dampier, *Dampier's Voyages*, 1987, pp. 240, 255.

[61] West, Psuty, Thom, *Tierras bajas*, 1985, p. 132.

[62] En 1733 el alcalde mayor López Marchán, apresado por una fragata inglesa, vio en Jamaica a indios de Campeche y algunas mujeres de Tenosique vendidos allí como esclavos. AGN, Reales cédulas, vol. 53, f. 207, 31 de octubre de 1734. La venta en posesiones hoy estadunidenses es reportada por West, Psuty, Thom, *Tierras bajas*, 1985, p. 236.

No es pues de extrañar que ante tantas y tan continuas ofensivas, los habitantes de la provincia optaran por abandonar sus asentamientos y mudarlos hacia la sierra, incluyendo la capital, que en 1666 terminó por ubicarse en Tacotalpa, tras una breve estancia en San Juan Bautista de Villahermosa que, por estar en las márgenes del río, no se salvó de los ataques.[63] Estos movimientos poblacionales conllevaron a la construcción de nuevos caminos, como ocurrió en 1651 en La Chontalpa, "la parte más acosada del enemigo", donde se hizo necesario mudar pueblos como Oceloteupa, Cupilco, Chichicapa y Boquiapa a "partes muy convenientes y seguras", abriendo para ello un camino de más de ocho leguas "para su trajín y comercio".[64]

El 24 de mayo de 1676 se ordenó a los pueblos indios de la Sierra y Chontalpa proveerse de armas, municiones y bastimentos e iniciar la construcción de fosos, trincheras y fortificaciones en la Villa Vieja para ubicar a la infantería que arredrase a los enemigos, pero no parecen haber causado mayor impacto. En 1677, tras sufrir un violento ataque en Villa Vieja, Jalpa y Amatitán, fueron los habitantes de Tamulté de la Sabana, Tamulté de la Barranca y Tabasquillo los que huyeron de "la marina" a los montes, para terminar siendo reubicados tierras más adentro. Estos desplazamientos sin duda incidieron de paso en que disminuyera el camino de canoas que, utilizando el cauce del llamado río Seco, llegaba hasta Comalcalco, pequeño asentamiento insular, para desde allí tomar la vía que, entre arroyos, popales y estrechas lengüetas de tierra, pasaba por poblados indígenas como Chichicapa y Cupilco, Jalpa y Nacajuca, hasta alcanzar San Juan Bautista, a menos que se prefiriera un sendero más seco, aunque más largo, que iba hacia San Antonio de los Naranjos (actual Cárdenas).

Pero las amenazas no se limitaban a la parte oriental de La Chontalpa; también se extendían a su porción occidental y las "barras" a través de las cuales los ríos desembocaban al golfo de México. Balcázar detalla que, debido a los ataques de los piratas, hubo que trazar una ruta más tierra adentro para comunicarse con Veracruz por el oeste. Este camino, conocido como "de Tancochapa", iba de San Juan Bautista Villahermosa a Los Naranjos y Huimanguillo, y seguía hacia el occidente rumbo a Ocoapan y Mecatepec;[65] aquí se desviaba al suroeste para atravesar el río Zanapa y

[63] Civeira, *Tacotalpa*, 1973, pp. 22 y ss.

[64] Ruz, "De piratas", 2002.

[65] Sobre la antigüedad de la vía Huimanguillo-Ocoapan-Acayucan, véase Lee, "Historical Routes", 1978, p. 57.

luego el Tancochapa (ambos se unen más adelante para formar el Tonalá). De allí, podía el viajero embarcarse en el Golfo, o, si prefería no arriesgarse a topar con "el enemigo", continuar con sus recuas de mulas por tierra, rumbo al noreste, para alcanzar Acayucan por un sinuoso derrotero que transitaba por arroyos, popales, pantanos y terrenos bajos, que exigían usar por tramos cayucos o canoas, o desplazarse para buscar vados y terrenos más altos. Todo ello hizo que esta ruta, "tan mala", fuera siendo desechada conforme menguaban los ataques y que, al final, se prefiriera la ruta por Tonalá. Con el tiempo se abandonó casi por completo, y "los ríos y el mar hacia Veracruz y la Península de Yucatán siguieron siendo el mejor contacto de Tabasco con el exterior".[66]

En 1717, en una acción concertada entre fuerzas de Tabasco, Veracruz y Yucatán, se logró por fin expulsar a los piratas que se habían posesionado de la isla de Términos. Fue un 16 de julio, día de la Virgen del Carmen, en cuyo honor se rebautizó la isla, aunque no por ello cesaron los ataques, por lo que los comerciantes solicitaban permisos especiales para conducir su producto por rutas no oficiales a fin de escapar del acoso y la ocasional pérdida de sus mercaderías. Así, por dar apenas un ejemplo, en junio de 1743 el capitán don Juan Rodríguez de la Gala y don Francisco Baptista de Acosta, "vecinos y labradores cosecheros de esta provincia", solicitaron al alcalde Manuel de la Puente, autorización para sacar su cacao antes de que se les pudriese. La almendra corría tal riesgo dada la imposibilidad de conducirlo en embarcaciones a Veracruz, como se acostumbraba,

> … a causa de hallarse infestada de enemigos ingleses con ocasión de la presente guerra, cuyos corsarios frecuentan las costas hasta las bocas de los ríos que de esta provincia salen al mar como lo acredita el atrevimiento de haber apresado pocos días ha, a vista de la Veracruz, una embarcación que de aquel puerto salía para Campeche, de donde también sacaron dichos corsarios la balandra nombrada La Negra …[67]

Pedían poder "conducir dicho cacao a México, Puebla y otras partes por el río de Grijalva, o salir por la barra de Chiltepeque, de donde, cos-

[66] Balcázar, "Historia económica", 1994, pp. 464-465.
[67] Tabasco, Archivo de Notarías, BPET, caja 1, leg. 4, ff. 42-43. Tacotalpa, 14 de junio de 1743.

teando una corta distancia de mar de 24 horas, nos hallamos en tierra firme asegurados de todo peligro".[68]

Puesto que ni la expulsión de la Laguna de Términos bastó, pues, para desalentar las acciones de los piratas, en la segunda mitad del siglo XVIII se tomaron dos acciones de envergadura: se consolidó la defensa con nueve compañías de infantería y lanceros compuestas de 800 pardos y laboríos, y una de caballería que integraban 100 españoles,[69] y acción definitiva, a fines de 1765 se decidió cegar el antiguo cauce del Mezcalapa, que se hizo drenar sobre un brazo del Grijalva que pasaba por San Juan Bautista de Villahermosa, buscando con ello cortar el paso de los extranjeros a los poblados del interior y sus cultivos cacaoteros. La obra, como es de suponer, fue llevada a cabo por los indios, obligados por un mandato del alcalde mayor.[70] Al año siguiente, "para remediar los imponderables perjuicios que ha causado y podrá causar en lo venidero el chiflón que se ha abierto en este río de Grijalva y corre por las playas de Santo Domingo", y abatir al mismo tiempo el contrabando,[71] los diputados provinciales pedían al alcalde ordenar a los pueblos de Astata, Tamulté, Villahermosa, Pueblo Nuevo y Raíces, ensanchar la brecha, "sin pagar a los que concurran, y sólo se les mantendrá en comer y beber".[72]

En efecto, como mencionaron los diputados, se pensó que la medida ayudaría a abatir el contrabando, pero en realidad no poco de este último se registraba más al nororiente y en la zona del Usumacinta, donde los españoles comerciaban hasta con los indios insumisos refugiados en las áreas selváticas. Por ríos y selvas transitaron, a lo largo de toda la época colonial, telas, ropas, instrumentos de metal y enormes volúmenes de aguardiente. Pero los contrabandistas no se limitaban al tráfico ilegal con las provincias colindantes, su radio de acción abarcaba incluso Tehuantepec, la ciudad de México, Nueva Orleans, Inglaterra, Holanda y la propia España, sin dejar

[68] Agregan que este tipo de tráfico era "muy practicado de inmemorial tiempo, por ser esta provincia tierra firme con el resto de esta Nueva España […], y como tal tenido y reputado siempre por comercio terrestre …". *Ibid*.

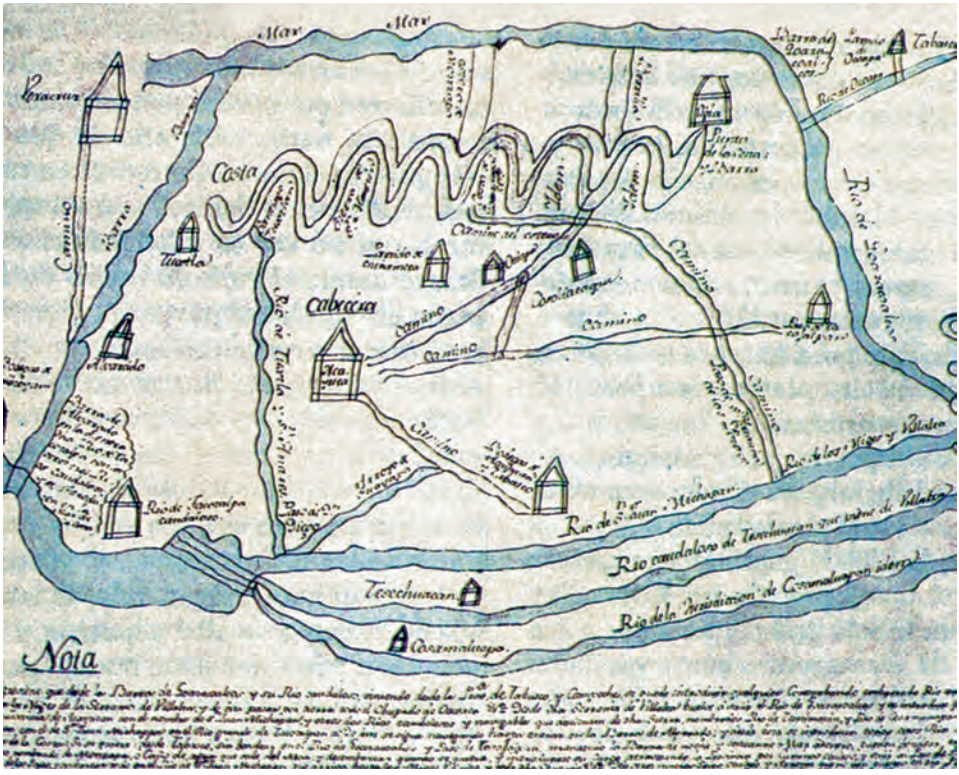
[69] Rubio Mañé, *Archivo*, 1942, vol. I, pp. 236-244.

[70] Gil y Sáenz, *Historia*, 1892, pp. 106 y ss.

[71] Sobre las modalidades de contrabando desde la propia Villahermosa da alguna información Ruiz Abreu en *Señores*, 1994, pp. 126 y ss, pero carecemos de estudios detallados, más allá de las notas sobre contrabando de palo de tinte ofrecidas por Contreras Sánchez, "Empréstitos", 2009.

[72] González Calzada, *Documentos*, 1979, 1a. serie, t. III (2), p. 227.

Imagen 7. Anónimo, Plano de comunicaciones desde Veracruz a Tabasco, *ca.* 1771



Cartela: "Viniendo desde la provincia de Tabasco y Campeche se puede introducir cualquier contrabando embarcado río arriba…" Fuente: *Atlas histórico de Tabasco*, 1982, pp. 18-19.

de lado por supuesto Guatemala, a donde se llevaban ¡hasta formas de hostias de contrabando![73]

No era ciertamente problema nuevo, ya desde 1605 y 1606, en cartas que envió al rey dando cuenta de su visita a esa parte de su Diócesis, el obispo Diego Vázquez de Mercado apuntó que era imposible pensar que los escasos tributarios que había en todo "Tabasco, Sierra, Ríos y Chontalpa", adquiriesen los "más de 50 000 pesos… en ropa de indios que meten los españoles de Nueva España y de esta provincia" cada año. No le cabía duda de que, a través de los ríos, la llevaban tierra adentro, al sur de Campeche, la llamada zona de "las montañas"; allí donde se habían refugiado los mayas que buscaban huir de la opresión, y que los españoles no delataban por no perder sus ganancias. Sugirió abrir un camino en la base de la península, de Tixchel a Bacalar, para acabar con este y otros problemas.[74]

INCREMENTO DEL COMERCIO, MEJORA DE COMUNICACIONES

Ya desde el siglo XVIII es posible apreciar algunos intentos por mejorar las comunicaciones de tierra adentro con la costa del Golfo. Vemos así, por ejemplo, que en 1797 (año en que por cierto la provincia sufrió un nuevo ataque de corsarios ingleses el 3 de mayo) se mandó a los vecinos de Atasta y Tamulté de las Sabanas abrir un camino nuevo de Villahermosa a la barra principal, trabajo de dos semanas por el que cada uno recibió doce pesos; un pago ciertamente magro, como todos los jornales que se pagaban a los "operarios" en la época, pero que debió parecer una enormidad comparado con los miserables dos reales que se pagaron a quienes, por orden del gobernador, se obligó a acarrear la madera para construir las barracas.[75] Por si no bastara, como el maíz que habían enviado como bastimento para los 89 hombres que trabajaban en la obra venía en mazorcas, se decidió mandarlo al pueblo de Tamulté para que allí las mujeres lo hicieran totoposte y pozol, con lo cual, apuntaron las autoridades, el trabajo le saldría menos costoso al rey.[76] Abrir camino, acarrear madera por dos reales al día, moler maíz para

[73] Ruz, *Un rostro*, 1994, pp. 135-162.

[74] AGI, Audiencia de México 369, s. f. Cartas del 27 de abril, 12 y 15 de diciembre de 1605, y 1 de junio y 12 de octubre de 1606.

[75] Un tal Durán, español, recibió cuatro pesos sólo por alquilar un cayuco para ir a la barra.

[76] González Calzada, *Documentos*, 1979, 1a. serie, t. III (4), pp. 41 y ss, 86, 103.

89 hombres, hacer totopostes y pasta para pozol… No cabe duda de que la obra se les ha de haber antojado a los de Tamulté una maldición.

No eran los únicos en ser obligados a regalar su mano de obra, otro tanto ocurría en la sierra que dividía a Tabasco de Chiapas; ruta de particular interés ya que unía a las dos Audiencias, de México y Guatemala, y a través de la cual transitaban los mayores volúmenes de mercancías entre las dos provincias, a más de préstamos y réditos, estos últimos en especial para pagar los "avíos" que prestaban a mercaderes tabasqueños los comerciantes "en grueso" de Santiago de los Caballeros, y de Antequera, Oaxaca, que articulaba a la ciudad de México con la Audiencia de Guatemala.[77]

Según vemos en las llamadas *tornaguías*, que daban cuenta de entradas y salidas de bienes, en uno u otro sentido circulaban sobre todo ropas y telas, pero también desde animales en pie o sus productos (carne salada, sebo, cueros) hasta objetos de cierto lujo como polveras, cuchillería de mesa, alhajas, libros y floreadores.[78] El comercio con Tabasco parecía girar en torno al vino y el cacao, pero tampoco estaban ausentes las telas, ropa y artículos necesarios para su confección. Y, por supuesto, a la par de efectos comerciales circulaban por los caminos parientes, peregrinos, ideas… como ocurre siempre en regiones de frontera.

En 1740, "… en atención a que la [provincia] de Tavasco tiene tráfico y comercio en ésta, y que anualmente están conduciendo… porciones de cacao … con graves demoras que los tratantes padecen en los caminos, a causa de ser los pueblos de ellos de corto número de gente, y transitar por montañas ásperas y caminos trabajosos…", la Alcaldía Mayor de Chiapa comisionó a Alexandro de Subiá para abrir un camino real de Ixtapangajoya a Solistaguacán, apuntando que ello aliviaría las tareas de los indios, quienes podrían usar bestias mulares y caballares, "excusando su personal de trabajo de que carguen sobre sus espaldas la carga… que su regular peso son seis arrobas y media", lo que provocaba "notable quebranto en su salud".[79]

Ya que, supuestamente, los más beneficiados serían los indígenas, se les obligó a proporcionar su mano de obra, pagándoles un real diario. Así,

[77] También fueron cuantiosos los tratos con comerciantes de Veracruz y Campeche. Contreras Sánchez, "Empréstitos", 2009, pp. 36 y ss.

[78] Ruz, *Savia india,* 1992, pp. 167-168. Por su parte, Ruiz Abreu ofrece pormenores de los productos comerciados en 1778 y sus precios, así como los números de personas dedicadas al comercio. Ruiz, *Señores*, 1994, pp. 142 y ss.

[79] AGCA, A3 2 5, L 37, e 242. Sin título. Ciudad Real, 23 de diciembre de 1740.

colaboraron hombres procedentes de 36 pueblos, desde algunos pequeñísimos, hasta otros de tamaño mediano como Ixtacomitán, Nicapa, Sunuapa, Chapultenango, Tecpatán, Copainalá, Mitontic, Quechula, Magdalenas, Plátanos, Simojovel y Xitotol,[80] que aportaron contingentes en números que variaban de ocho hasta 103 personas, dependiendo no sólo del tamaño del poblado, sino también de su vecindad con la nueva ruta y, acaso, del interés de los moradores por hacerse de algún efectivo. El 15 de mayo de 1741, cuando se suspendieron las tareas por haber iniciado las lluvias y, con ellas, las labores en los campos, se reportó que la obra se había concluido "perfectamente", "enderezando" el camino hasta Xitotol. Para ese momento se contaban 1 282 días hombre, que traducidos a jornales significaban 2 980 pesos y 3 reales. Faltaba apenas la compostura del camino ya existente entre Xitotol y Ciudad Real… y el dinero para pagar a los trabajadores, pues el Real Erario declaró carecer de fondos.

Se intentó conseguir dinero cobrando derechos a quienes transportasen mercancía o pasasen a caballo, pero los documentos no dan cuenta de los resultados. Tres años después la obra permanecía suspendida en su último tramo y las autoridades sin responder, pese a que el alcalde chiapaneco porfiaba en las ventajas del camino (que, acotó, había permitido acortar varias leguas de recorrido). Eso sí, dejando de lado el supuesto apoyo a los indios en sus labores de transporte, declaró llanamente que el camino se había hecho "a instancias de los tratantes de la provincia de Tavasco". En noviembre de 1743 la Audiencia de Guatemala informó estar revisando el asunto, pero ignoramos si otorgó su aprobación para concluir el segundo tramo.

Lo que sí resulta claro es que las dificultades para transportarse en el camino influyeron incluso en las formas de organización gubernamental, pues en 1758, cuando en un informe secreto pedido por el virrey marqués de Las Amarillas a la sede de la Alcaldía, Tacotalpa, se acusó al alcalde de contravenir la ley por ubicar tenientes en las cabeceras de los siete partidos, siendo que sólo podían nombrarse en lugares habitados por españoles, éste se defendió señalando que en realidad se trataba de "cabos de justicia", necesarios dado lo dilatado de la provincia y el difícil tránsito en sus caminos: "todos un pantano".[81]

[80] La lista completa, con el número de trabajadores que aportaron, consta en Ruz, "Tacotalpa", 1997.

[81] AGN, Alcaldes mayores, vol. VII, ff. 71-77v, 1758-1759.

Imagen 8 (y detalle). Navío en la costa, pasajeros entrando al Grijalva en cayuco

Fuente: Tomás Avendaño, "Plano topográfico de la barra principal de la provincia deTabasco", *ca.* 1805. En: *Atlas histórico de Tabasco*, 1982, pp. 30-31.

Sobre caminos buenos o malos y corrientes bravas o mansas, el comercio continuaba creciendo, en correspondencia con la actividad productiva en la provincia de Tabasco, que en 1794 albergaba ya 200 haciendas, 126 ranchos dependientes, 526 independientes y 58 estancias,[82] y aunque su principal objeto de comercio seguía siendo el cacao, producía también de 4 000 a 5 000 arrobas anuales de "pimienta malagueta o de Tabasco", maíz, café, arroz, frijol, tabaco, añil, zarzaparrilla, algodón, caña dulce, ixtle o pita floja, tolosí, palo de tinte, y "todo género de maderas", que vendrían a saber de una explotación inmisericorde en el siglo XIX.

Si bien el cacao se enviaba "en embarcaciones de cubierta" a Veracruz, "en barcos chicos" a Campeche y por tierra a Chiapa,[83] no se desdeñaba el comercio que se mantenía desde antiguo por la frontera oriental, que alcanzaba a la alcaldía de Chiapa y El Petén guatemalteco, ya fuese aprovechando las corrientes fluviales, ya por vía terrestre.

De las primeras, a más del Usumacinta, se aprovechaban en particular el río Tulijá por el oriente, y hacia el poniente el Puxcatán (a través de su afluente el Chinal), por donde se desplazaban ch'oles asentados en la región fronteriza de Bulujib, para comerciar con tabasqueños y campechanos maíz, frijoles y puercos.[84] De las terrestres destacaba un camino que, en seis jornadas, unía el pueblo petenero de San Andrés con la región de los Ríos de Usumacinta;[85] por allí circulaban diversas mercancías de las que originalmente se llevaban desde Yucatán a Guatemala y a la zona del presidio de Dolores del Lacandón, incluso palma de huano (*Sabal mexicana*), usando como tamemes obligados a los pobladores de San José y San Andrés, quienes enriquecían con su trabajo a los caciques indios locales, y sobre todo al comandante del presidio del Petén, José de Gálvez. Eran épocas en que habitantes de la selva, denominados caribes, "entraban y salían en la provincia de Tabasco a vender pieles de animales a cambio de hachas y machetes".[86] Por ello, tras invocar la importancia del camino para

[82] Ruiz Abreu proporciona un útil listado de propiedades cacaoteras y ganaderas en el siglo XVIII, y reflexiona sobre su desarrollo. Ruiz, *Señores*, 1994, pp. 91-104.

[83] Informe del gobernador Miguel de Castro, en Rubio Mañé, *Archivo*, 1942, t. III, pp. 311 y ss.

[84] Breton, "En los confines", 1988, pp. 301-302.

[85] Un reporte muy detallado de las mejoras hechas a los caminos en esa región, por donde transitaba el personal de las monterías justo al despuntar el siglo XX, consta en Balcázar, quien realizó una valiosa revisión de los periódicos de la época (entre otras fuentes) para describir la red caminera estatal, incluyendo la fluvial. *Historia*, pp. 456-534.

[86] AGCA, A1, 189, 4958. "Información sumaria desde el presidio del Petén, 1801". Agradezco a Miguel Paredes la referencia.

el comercio, ese mismo comandante envió en 1800 a ocho indios de San José "a abrir el camino". El trayecto, a decir de estos, era de seis días, y dejar la ruta transitable les tomó un total de 44 jornadas; tan sólo abrir la primera trocha a través de la espesa selva, se quejaron, les llevó 15 días. Y, a cambio, recibieron un peso de ocho reales cada uno, cuando en un viaje normal para acarrear huano se pagaban a cada cargador 4.5 pesos.[87]

Esta es una de las escasas quejas encontradas de parte de indígenas obligados a trabajar en la apertura de un camino, pero contamos en cambio con una descripción hecha casi por los mismos años, 1808, por parte de don Tiburcio Farrera, subdelegado del Partido de Los Llanos, con motivo de plantearse la posibilidad de cambiar el trazo del camino real que desde Comitán unía a Chiapas con Guatemala. Dado que bien es aplicable a lo registrado en las fronteras con Tabasco, vale la pena escuchar el razonamiento del funcionario, que disentía de implicar a los indígenas en reparar caminos a través de ciénagas y ríos, o hacerles llevar cargas por estos:

> ¿Pues qué diremos del miserable indio? Su país es frío, su alimento malo, camina con un tercio de tres a cuatro arrobas en los lomos; sofocado y sudando se mete en la ciénaga y el río; la carga le impide llegar a la jornada, le llueve sin más cubiertaje que un chamarro [cobija ligera] mojado; se mantiene toda la noche y así continúa seis días que gasta en ir y volver a su pueblo. Ya llega enfermo, no hay médico ni medicinas, ¿Su premio? Sólo han sido 12 reales, ¿Y qué debe esperarse? La muerte y [la] ruina de su propia familia.[88]

COLOFÓN: NUEVOS SENDEROS INDEPENDENTISTAS

Pocos años después de la Independencia de España, las autoridades tabasqueñas emprendieron diversas acciones para alentar la educación primaria, la atención médica con la apertura de hospitales, la introducción de alumbrado público de faroles con mecheros de petróleo, y buscaron también mejorar la red de caminos terrestres, pues el estado seguía dependiendo en buena medida de la comunicación marítima y fluvial. Así, en 1835 se presentó un proyecto para cambiar la aduana de San Juan Bautista a Frontera (iniciativa

[87] Acerca del tránsito y el continuado comercio entre grupos étnicos aislados en la selva y la región de los ríos en las décadas siguientes, da cuenta Marciano Barrera en sus espléndidos "Apuntes", publicados por entregas desde 1865, bajo el Segundo Imperio. Barrera, *Apuntes*, 2005.

[88] Ruz, "Contra Escuintenango", 1984, p. 49.

Imagen 9. La modernidad surca el Usumacinta, *ca.* 1900

Fotografía: C. B. Waite. SECRETARÍA DE CULTURA. –INAH. –FOTOTECA NACIONAL. –MEX. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

que no se adoptó) y se buscó ampliar la infraestructura, tanto construyendo puentes como habilitando los senderos por tierra, especialmente, de nuevo, los que comunicaban con Chiapas.[89]

No por ello se abandonó la comunicación por agua; en 1871 se estableció un sistema de "vapores-correos", que mes con mes recorrían los puertos del Golfo, incluyendo el de Frontera, y no faltaron ricos propietarios tabasqueños que construyeran sus propios barcos para dar salida a sus productos, en especial el cacao, que se exportaba a Nueva Orleans. Ese mismo año se decidió por fin trasladar definitivamente la aduana a Frontera.[90] La medida buscaba, de paso, acabar con el contrabando por el Grijalva, aunque poco se pudo hacer por controlar, en cambio, este se seguía introduciendo por la frontera con Guatemala. No sería sino hasta 1876 cuando se comunicara a la capital con el principal puerto del estado, Frontera, por vía terrestre.[91]

Para entonces el estado sabía de varias novedades: llegaron el telégrafo, la readecuación del servicio postal y hasta una línea telefónica que conectó a San Juan Bautista con El Carmen y Campeche.[92] Se vivieron también cambios trascendentales por la puesta en el mercado de tierras nacionales, asunto vinculado en parte al cultivo de caña y la fabricación de aguardiente (recurriendo incluso a ingenios movidos por vapor), pero sobre todo al corte de maderas preciosas. Sólo entre 1857 y 1876 se calcula que se habrían entregado títulos por 374 378 has.[93] Así, un poderoso capitalista, Policarpo Valenzuela, deslindó en el estado cerca de 250 000 has. Y no era el único.

[89] Torruco, "Historia", 1994, pp. 117-134. El desarrollo de vías terrestres en el Tabasco decimonónico, que no es el periodo central de interés para este ensayo, puede consultarse en el muy documentado texto ya citado de Torruco, en especial en las páginas 134 a 164, donde aborda también el tendido de vías férreas. En lo que concierne al estado de las vías fluviales a partir del XIX y principios del siglo XX, y detalladas referencias sobre las terrestres, véase Balcázar, "Historia económica", 1994.

[90] Torruco, "Historia", 1994, p. 133.

[91] Cabe recordar que Frontera, si bien el principal, no era el único puerto de Tabasco; embarcaderos costeros como Santa Ana, Chiltepec y Dos Bocas fungieron como antepuertos para dar salida a la madera y también para el comercio de cabotaje (Trujillo, *Golfo*, 2005, pp. 80-81). También Ceiba recibía mercancías de Veracruz, "en canoas que transportaban hasta 800 kg en un solo viaje de catorce a 16 horas al remo, pasando por la villa de Paraíso". Balcázar, "Historia", 1994, p. 415.

[92] Tal es la opinión de Arias, Lau y Sepúlveda, *Tabasco*, 1987, p. 252. Torruco, por su parte, retrasa este servicio hasta 1887, cuando el Congreso apoyó el tendido de una línea entre San Juan y Frontera; en 1895 se comunicaría a la capital con las cabeceras municipales de La Chontalpa. Torruco, "Historia", 1994, p. 175.

[93] *Ibid.*, p. 302.

La extracción privilegió en un inicio el palo de tinte que crecía en las riberas de los ríos (en particular Usumacinta, Chilapa, San Pedro y Macuspana), pero a ello se sumaron cedro y caoba, que comenzaron a explotarse intensivamente en Comalcalco y Cunduacán, y luego en Cárdenas, Jalpa y Huimanguillo. En los primeros ocho meses de 1878 se habían abatido 7 890 árboles.[94] Con tan brutal corte y un mercado ávido, no es de extrañar que la oleada se desplazara hacia el sur: desde Macuspana hasta la región de Los Ríos; de allí, a la Selva Lacandona y hasta las forestas guatemaltecas.[95] Atraído por los salarios, dos y hasta tres veces más altos que los ofrecidos en las haciendas, un aluvión de trabajadores se instaló en las riberas para facilitar el transporte fluvial de la madera. Una vez más, los ríos de Tabasco fueron el camino.

Hoy, cuando el azolvamiento de los ríos (a menudo *ex profeso*), el desecamiento y relleno de los esteros, popales y tulares son la norma, y la expansión de la red carretera en el estado es mucho más acusada (incluso sobre antiguos cuerpos de agua), apenas si los más ancianos recuerdan los tiempos en que el asidero más cotidiano para contemplar el entorno era desde el vientre de los cayucos, al tiempo que el horizonte se mecía al ritmo de remos y canaletes.

Cierto, ya ni los cayucos son los mismos; la tala inmoderada de macayos, cedros, caobas y caracolillos, que permitían fabricar embarcaciones que podían legarse a los nietos después de los hijos, ha obligado a conformarse con cayuquitos en madera de cantemó, en ocasiones burdamente tallados empleando motosierras, y que durarán cerca de ocho años, sino es que de plano se fabrican con madera de ceibo que apenas aguanta dos. No es de extrañar que hoy se prefieran los de fibras plásticas.

Tampoco los horizontes que se contemplan son iguales. Basta ver la devastación inmisericorde que se realiza ahora mismo de los cocales y manglares del antes espectacular paisaje arbóreo de Paraíso, Dos Bocas y Ceiba, y la manera en que se ciegan arroyos y cuerpos lacustres, en aras de una refinería prescindible, para percatarse de que los tiempos en que el mundo tabasqueño se deletreaba en chontal, zoque y nahua se han ido silenciando, y que las épocas en que sus senderos se engarzaban en un rosario de aguas, son tiempos a punto de concluir.

[94] *Ibid*., pp. 338 y ss.

[95] La historia de esa devastación ha sido contada desde una perspectiva académica por González Pacheco, *Capital*, 1983, y De Vos, *Oro verde*, 1988. La difícil vida de quienes se enganchaban para trabajar en las monterías, nos sigue conmoviendo a través de las novelas de B. Traven.

Sin duda, largos y tortuosos caminos han recorrido la historia y los paisajes tabasqueños desde que, en julio de 1811, en el ocaso del dominio español, José Eduardo de Cárdenas y Romero, como diputado por Tabasco, presentara ante las Cortes de Cádiz su *Memoria a favor de la provincia de Tabasco*, cuando declaró:

> Allí la lozanía inmarcesible y magníficamente pomposa reina con imperio absoluto, pues por dicha todavía las manos atrevidas de la ignorancia no se han llegado mucho a ella para ajar su primitiva hermosura […] ¡Qué compasión, Señor, el ver despreciada tanta genuina y original riqueza por esos necios tántalos, sólo sedientos de la convencional y meramente representativa, cual es la moneda![96]

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

ARAH Archivo de la Real Academia de Historia
AGCA Archivo General de Centroamérica
AGI Archivo General de Indias en adelante
AGN Archivo General de la Nación

Bibliografía

Arias G., María Eugenia, Ana Lau J., Ximena Sepúlveda V., *Tabasco: una historia compartida*, México, Instituto Mora/Gobierno del Estado de Tabasco, 1987.

Attolini Lecón, Amalia, "Intercambio y caminos en el mundo maya prehispánico" en Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010, pp. 51-78.

Balcázar Antonio, Elías, "Historia económica de Tabasco, 1900-1940" en Rosa María Romo (coord.), *Historia general de Tabasco*, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco, 1994, t. II, pp. 407-681.

[96] Cárdenas, *Memoria*, 1979, p. 5.

Barrera, Marciano, *Apuntes sobre los ríos de Usumacinta, 1827-1834* (Michel Antochiw, pról.), Campeche, INAH-Campeche/Instituto de Cultura del Estado de Campeche/ Universidad Autónoma de Campeche, 2005.

Breton, Alain, "En los confines del norte chiapaneco: una región llamada Bulujib", traducción de Mario Humberto Ruz, *Estudios de Cultura Maya*, Centro de Estudios Mayas-Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM, vol. XVII, 1988, México, pp. 295-354.

Cárdenas, Josef Eduardo de, *Memoria a favor de la provincia de Tabasco, en la Nueva España, presentada a S.M. las Cortes generales y extraordinarias por el Dr. D. …, diputado en ellas por dicha provincia*. Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco, 1979 (edición facsimilar de la de 1811).

Cardós de Méndez, Amalia, *El comercio de los mayas antiguos*, México, Escuela Nacional de Antropología e Historia-Sociedad de Alumnos, 1959.

Carletti, Francesco, *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo*, estudio preliminar, traducción y notas Francisca Perujo, México, Coordinación de Humanidades-UNAM, 1976 (Nueva Biblioteca Mexicana, 149).

Ciudad Real, Antonio de, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España. Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce en las provincias de la Nueva España siendo comisario general de aquellas partes*, edición crítica Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1976, 2 vols. (Serie Historiadores y Cronistas de Indias, 6).

Civeira Taboada, Miguel, *Tacotalpa, capital de Tabasco de 1666 a 1795*, México, Gobierno del Estado de Tabasco/Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1973.

Contreras Sánchez, Alicia del C., "Los empréstitos en Tabasco a fines de la época colonial (1750-1821)" en Ramón Castellanos Coll (coord.), *Seis miradas al Tabasco del siglo XIX*, Villahermosa, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 2009, pp. 17-63.

Cortés, Hernán, *Cartas y documentos*, introducción Mario Hernández Sánchez-Barba, México, Porrúa, 1963 (Biblioteca Porrúa, 2).

Coto, Thomás de, *Thesaurus verborum. Vocabulario de la lengua cakchiquel vel guatemalteca, nuevamente hecho y recopilado con summo estudio, travajo y erudición*, edición, introducción, notas, apéndices e índices René Acuña, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.

Crónicas indígenas de Guatemala, edición, traducción y notas Adrián Recinos, Guatemala, Editorial Universitaria, 1957.

Charnay, Désiré, *The Ancient Cities of the New World*, Nueva York, Peabody Museum, 1973.

Dampier, William, *Dampier's Voyages*, *Viajeros en Tabasco*, edición Ciprián Cabrera, Villahermosa, Tabasco, Gobierno del Estado de Tabasco, 1987, pp. 235-275 [fragmentos del texto original, ed. de 1906].

Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, edición crítica Carmelo Sáenz de Santa María, Madrid, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo/Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad Rafael Landívar de Guatemala, 1982.

Eugenio M., María Ángeles, *La defensa de Tabasco, 1600-1717*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1971.

Garza, Mercedes de la, Ana Luisa Izquierdo, María del Carmen León, Tolita Figueroa (eds.), *Relaciones histórico-geográficas de la Gobernación de Yucatán*, paleografía María del Carmen León, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983, 2 tt.

Gil y Sáenz, Manuel, *Historia de Tabasco*, anotada por R. Becerra F. y J.C. Santa-Anna, San Juan Bautista, José Ma. Ábalos, editor, 2a ed., 1892.

González Calzada, Manuel, *Documentos para la Historia de Tabasco*, paleografía M. Gutiérrez Z, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco, 2a ed., 1979, 10 vols.

González Pacheco, Cuauhtémoc, *Capital extranjero en la selva de Chiapas, 1863-1892*. México, Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, 1983.

Landa, Diego de, *Relación de las cosas de Yucatán*, edición y estudio preliminar Ma. C. León, México, CNCA, 1a. reimpresión, 2003 (Cien de México).

Lee, Thomas Jr., "The Historical Routes of Tabasco and Northern Chiapas and their Relationship to Early Cultural Developments in Central Chiapas" en Thomas Lee y Carlos Navarrete (eds.), *Mesoamerican Communications Routes and Cultural Contacts*, Provo, New World Archaeological Foundation, 1978, pp. 49-66.

Libro de Chilam Balam de Chumayel, traducción y notas Antonio Mediz Bolio, México, UNAM, 1973 (Biblioteca del Estudiante Universitario, 21).

Mestre Ghiliazza, Manuel, *Documentos y datos para la Historia de Tabasco*, Villahermosa, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1984, 4 vols.

Morley, Sylvanus G., *La civilización maya,* traducción Adrián Recinos, México, Fondo de Cultura Económica, 2a. ed., 1972.

Navarrete, Carlos, "The Prehispanic System of Communications between Chiapas and Tabasco" en Thomas Lee y Carlos Navarrete (eds.), *Mesoamerican*

Communications Routes and Cultural Contacts, Provo, New World Archaeological Foundation, 1978, pp. 75-106.

Ochoa, Lorenzo y Ernesto Vargas, "Xicalango, puerto chontal de intercambio: mito y realidad", *Anales de Antropología*, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, XXIV, 1987, México, pp. 95-114.

Ortiz Díaz, Edith, "El camino real del Soconusco: eje de articulación comercial entre la provincia de Oaxaca y la Audiencia de Guatemala en el siglo XVI" en Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (coords.), *Caminos y mercados de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2010, pp. 241-260.

_____, *De pantanos, manglares y cacaotales. La provincia colonial del Soconusco*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, 2015.

Ortiz Ortiz, Martín, *El comercio marítimo de la provincia de Tabasco, 1784-1809 (en las Gazetas de México)*, Villahermosa, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1991.

Pérez Meléndez, María de la Luz, "Comercio y comerciantes" en Mario Humberto Ruz (coord.), *El magnífico señor Alonso López, alcalde de Santa María de la Victoria y aperreador de indios (Tabasco, 1541)*, México, Centro de Estudios Mayas-Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM/Plaza y Valdés Editores, 2000, pp. 93-110.

Piña Chan, Román, "Comercio de la península de Yucatán: la conquista y el período colonial" en *Comercio, comerciantes y rutas de intercambio en el México Antiguo*, edición Lorenzo Ochoa, México, Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, 1989, pp. 181-198.

Roys, Ralph L., *The Book of Chilam Balam of Chumayel*, Washington, DC, Carnegie Institution of Washington, 1933.

Rubio Mañé, J. Ignacio (recopilador), *Archivo de la historia de Yucatán, Campeche y Tabasco*, México, Imprenta de Aldina, Robredo y Rosell, 1942, 3 vols.

Ruiz Abreu, Carlos Enrique, *Señores de la tierra y el agua. Propiedad, comercio y trabajo en el Tabasco colonial*, Villahermosa, Tabasco, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, 1994.

Ruz, Mario Humberto, "Contra Escuintenango, Coneta y Aguacatán, o de un nuevo camino real para Guatemala", *Perspectiva*, Universidad de San Carlos, núm. 4, 1984, Guatemala, pp. 47-58.

_____, *Los linderos del agua. Francisco de Montejo y los orígenes del Tabasco colonial*, Villahermosa, Tabasco, Instituto de Cultura de Tabasco, 1991.

_____, *Savia india, floración ladina. Apuntes para una historia de las fincas comitecas, siglos XVIII y XIX*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Serie Regiones), 1992.

_____, *Un rostro encubierto. Los indios en el Tabasco colonial*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Instituto Nacional Indigenista, 1994 (Serie Historia de los pueblos indígenas de México).

_____, "Tacotalpa frente a Ciudad Real. El meridión en los siglos XVIII y XIX" en Mario Humberto Ruz *et al.*, *Tabasco: apuntes de frontera*, México, Coordinación Nacional de Descentralización-CNCA/Instituto de Cultura de Tabasco, 1997, pp. 59-90.

_____, (coord.), *El magnífico señor Alonso López, alcalde de Santa María de la Victoria y aperreador de indios (Tabasco, 1541)*, México, Centro de Estudios Mayas-Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM/Plaza y Valdés Editores, 2000.

_____, *Tabasco: memoria vegetal*, Villahermosa, Tabasco, Gobierno del Estado de Tabasco, 2001.

_____, "De piratas e historias en el Tabasco colonial", *Boletín del INAH*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, núm. 66, 2002, México, pp. 3-19.

Sahagún, Bernardino de, *Historia general de las cosas de Nueva España*, edición, anotaciones y apéndices Ángel María Garibay, México, Porrúa, 4a ed., 1979.

Salazar Ledesma, Flora, *Figura de una tierra, de la forma y manera según que está…: Análisis histórico cartográfico de la Pintura de la provincia de la villa de Tabasco, distrito de la gobernación de Iucatan, realizada por Melchor de Alfaro Santa Cruz en 1579*, México, Instituto de Cultura del Gobierno del Estado de Tabasco/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2010.

_____, "Los pueblos del río, perfiles urbanos de una unidad territorial" en Mario Humberto Ruz (coord.), *Paisajes de río, ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta*, México, Consejo de Ciencia y Tecnología de Tabasco/Centro de Estudios Mayas-Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM/Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales-UNAM, 2010, pp. 203-285.

Scholes, France V. y Ralph L. Roys, *Los chontales de Acalan-Tixchel*, edición Mario Humberto Ruz, traducción Humberto Ruz y Rosario Vega, México, Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1996.

Sodi M., Demetrio, *La literatura de los mayas,* México, Joaquín Mortiz, 1964.

Thompson, J. Eric. S., *Historia y religión de los mayas*, México, Siglo XXI Editores, 1979.

_____, *Grandeza y decadencia de los mayas*, México, Fondo de Cultura Económica, 3a. ed., 1984.

Torre, fray Tomás de la, *Desde Salamanca, España, hasta Ciudad Real, Chiapas. Diario del viaje (1544-1545)*, prólogo y notas de Frans Blom. Tuxtla Gutiérrez, Talleres Gráficos del Estado de Chiapas, 1982.

Torruco Saravia, Geney, "Historia económica de Tabasco, siglo XIX", en Rosa María Romo (coord.), *Historia general de Tabasco*, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco, 1994, t. II, pp. 115-403.

Trujillo Bolio, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Miguel Ángel Porrúa, 2005.

Vargas Pacheco, Ernesto y Lorenzo Ochoa Salas, "Navegantes, viajeros y mercaderes. Notas para el estudio de la historia de las rutas fluviales y terrestres entre la costa de Tabasco-Campeche y tierra adentro", *Estudios de Cultura Maya*, Centro de Estudios Mayas-Instituto de Investigaciones Filológicas-UNAM, núm. XIV, 1982, pp. 59-118.

Vargas Pacheco, Ernesto, *Itzamkanac y Acalan. Tiempos de crisis anticipando el futuro*. México, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, 2001.

Villegas, Pascale, "El *tochómitl,* un artículo de comercio entre la Nueva España y la provincia de Yucatán, siglo XVI" en Janet Long Towell y Amalia Attolini Lecón (coord.), *Caminos y mercados de México*, México, UNAM/INAH, 2010, pp. 311-323.

Viqueira, Juan Pedro, "Ires y venires de los caminos de Chiapas (épocas prehispánica y colonial)" en Ídem, *Encrucijadas chiapanecas. Economía, religión e identidades*, México, El Colegio de México/Tusquets Editores, 2002, pp. 109-158.

Vos, Jan de, *Oro verde. La conquista de la selva lacandona por los madereros tabasqueños, 1822-1949*, México, Fondo de Cultura Económica/Gobierno del Estado de Tabasco/ Instituto de Cultura de Tabasco, 1988.

Waldeck, Federico Maximiliano de, *Viaje pintoresco y arqueológico a la provincia de Yucatán, 1834 y 1836*, traducción Manuel Mestre G., México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1996.

West, Robert Cooper, Norbert P. Psuty y Bruce G. Thom, *Las tierras bajas de Tabasco, en el sureste de México*, traducción P. Escalante, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco, 2a. ed., en español, 1985.

Zamora, Elías, *Los mayas de las Tierras Altas en el siglo XVI*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1985.

EL CAMINO QUE ATRAVIESA EL ISTMO DE TEHUANTEPEC: UN PROYECTO DE SIGLOS*

Laura Machuca

Hernán Cortés escribió al rey en la cuarta carta de Relación del 15 de octubre 1824 lo siguiente:

> … he determinado de enviar tres carabelas y dos bergantines en esta demanda, aunque pienso que me costará más de diez mil pesos de oro y juntar este servicio con los demás que he hecho, porque le tengo por el mayor si, como digo, se halla el estrecho y ya que no se halle, no es posible que no se descubran muy grandes y ricas tierras, donde vuestra cesárea majestad mucho se sirva y los reinos y señoríos de su real corona se ensanchen en mucha cantidad y síguese de esto más utilidad… Asimismo pienso enviar los navíos… en demanda del dicho estrecho; porque si lo hay, no se puede esconder a éstos por la mar del Sur y a los otros por la mar del Norte; porque estos del Sur llevarán la costa hasta hallar el dicho estrecho o juntar la tierra… como yo sea informado del deseo que vuestra majestad tiene de saber el secreto de este estrecho, y el gran servicio que en le descubrir su real corona recibiría, dejo atrás todos los otros provechos e intereses que por acá me estaban muy notorios, por seguir este otro camino.[1]

Como se puede leer en esta cita, uno de los proyectos principales de Hernán Cortés en esta temprana época fue el descubrimiento del estrecho que uniera de la forma más rápida el mar del Norte (Atlántico) con el mar

* Este trabajo es una versión adaptada y actualizada de otro texto, más amplio, publicado hace algunos años: Machuca, "Proyectos oficiales", 2009.

[1] Cortés, *Cartas*, 2004, p. 235.

del Sur (Pacífico). Cuando logró esto, en época realmente temprana, su segunda labor fue el reconocimiento del mar del Sur y por lo tanto de nuevos territorios. Cortés quizás nunca supo que heredó a las siguientes generaciones su obsesión por el Istmo, que sigue hasta nuestros días.

Las expediciones tempranas de Cortés tuvieron como objetivo reconocer los puntos estratégicos desde donde poder iniciar viajes de exploración, por eso instaló astilleros en Acapulco y en Tehuantepec, como él mismo lo manifiesta.[2] Cortés sería el primero, mas no el último, en querer explorar y explotar el camino del Istmo. Hace cinco siglos como ahora, el objetivo fue encontrar la mejor vía para unir los dos caminos y el fin era, en realidad, muy parecido: relacionar las economías, transportar productos de forma más eficiente. Este trabajo tiene como objetivo detallar los proyectos que se echaron a andar durante más de tres siglos. La información proviene de diversas fuentes, en su mayoría de archivos, pero también de las *Relaciones geográficas*, de los escritos del mismo Hernán Cortés o del barón de Humboldt.

La importancia del camino del Istmo derivaba justamente de los productos que se transportaban de un lado al otro y de la posibilidad de que por esas dos vías llegaran a lugares lejanos. Hernán Cortés, por ejemplo, necesitaba transportar pertrechos para su astillero. Posteriormente, se intentó habilitar la vía para comodidad de los comerciantes guatemaltecos, quienes enviaban añil y plata al puerto de Veracruz con destino a España, aunque al final lo que predominó fue el tráfico de maderas. En el trayecto del Atlántico al Pacífico se atravesaban básicamente dos provincias: la de Coatzacoalcos y la de Tehuantepec. Cada una con su propia lógica administrativa, social y económica. Quizá desde época prehispánica se acostumbrara recorrer el río Coatzacoalcos en canoas haciendo contacto entre algunos de los cacicazgos de la parte oaxaqueña del Istmo y los de la costa de Sotavento, y con algún tráfico comercial, sobre todo hacia Tabasco y la zona maya. El río Coatzacoalcos permitió la comunicación de ambas regiones y fue de suma importancia hasta que se dejó de usar.

El mar del Sur fue descubierto desde 1513 por Vasco Núñez de Balboa por la vía del istmo de Panamá.[3] Durante la conquista de Tenochtitlán, a Cortés ya le habían mencionado la existencia del mar en dirección del sur,

[2] "… Yo puse luego en obra de hacer otros cuatro navíos, los dos en el puerto de Tehuantepeque donde dejé los primeros, y los otros dos en otro puerto que se dice Acapulco". "Capítulo de carta de Hernán Cortés a Carlos IV, 20 de abril de 1532" en Martínez, *Documentos*, 1991, vol. III, p. 298.

[3] Humboldt, *Ensayo político*, 1827, p. 28.

e inmediatamente pensó en todas las ventajas posibles, pues "se habían de hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especiería, y se habían de descubrir y hallar otros muchos secretos y cosas admirables".[4] De hecho, Cortés fue el artífice de la idea de aprovechar la posición estratégica del Istmo mexicano.

Cortés también había preguntado a Moctezuma si en la costa del norte sabía de la existencia de algún río para la entrada de navíos. Como éste lo ignoraba le hizo pintar toda la costa para que él mirara por sí mismo y decidiera dónde explorar.[5] De esta forma, Diego de Ordaz y sus hombres llegaron a Coatzacoalcos y con la ayuda del señor local pudieron recorrer una parte del río, pero los indios se rebelaron. Después, Gonzalo Sandoval pacificó la región y fundó la villa del Espíritu Santo, a cuatro leguas de la desembocadura del río Coatzacoalcos.[6]

Carlos V había firmado una cédula en 1523 donde urgía a Cortés a buscar el estrecho. Desde tiempos de Moctezuma, Cortés envió a cuatro hombres a buscar el mar del Sur, quienes divididos en dos grupos llegaron por distintos rumbos, uno arribó a Tehuantepec. Una vez hallada la entrada al mar, sólo faltaban los navíos para recorrerlo, así que empezó su obra naval en Zacatula (actual río Balsas, Guerrero). Este puerto resultó poco práctico, pues todas las herramientas y demás utensilios para la construcción de navíos debían llevarse desde Veracruz en las espaldas de *tamemes* (indios cargadores).

En algún momento, entre 1520 y 1526, debió recorrerse el río Coatzacoalcos en su totalidad y de ahí Cortés tuvo la idea de instalar otro astillero en Tehuantepec. El territorio ofrecía ricas maderas de las selvas chimalapas y una rápida transportación por el río de los utensilios y herramientas. Para llevar a cabo su obra naviera mandó a Francisco Maldonado en 1526. En el astillero llamado Carbón se empezaron a construir al menos cinco navíos, hasta que en 1529 la primera Audiencia (formada por enemigos de Cortés) detuvo la obra.[7]

[4] "Tercera carta de relación", 15 de mayo de 1522 en Cortés, *Cartas*, 2004, p. 191.

[5] "Segunda carta de relación", 30 octubre 1520, en Cortés, *Cartas*, 2004, p. 65.

[6] "Cuarta carta de relación", 15 de octubre de 1524, en Cortés, *Cartas*, 2004, pp. 202-203. Gerhard, *Geografía*, 1986, p. 143. Sobre Coatzacoalcos, véase Álcantara, "Configuración territorial", 2009.

[7] "Proceso de Francisco Maldonado por sí y en nombre del Marqués de Valle contra Martín López sobre los despojos de indios de Tehuantepec y Jalapa", Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Hospital de Jesús, leg. 300, exp. 107, ff. 1533-1541. Machuca, *Haremos Tehuantepec*, 2008.

Cortés tuvo que ir a España a pelear sus intereses y cuando regresó en 1530 puso a andar de nuevo sus astilleros.[8] De hecho, Cortés fue en persona a Tehuantepec para proseguir la obra, lo que sucedió a fines de 1532: "… y con haber traído de la ciudad de la Veracruz por mar hasta Guaxaqualco y desde Guaxaqualco hasta veinte leguas de aquí por el rio en todo lo necesario, está la obra en termino…"[9] Tras varios meses de obras, el 30 de octubre de 1533 Cortés logró que salieran dos navíos: la Concepción y San Lázaro. La expedición no tuvo mucho éxito. El astillero dejó de funcionar un tiempo y después sólo se utilizó para dar mantenimiento a los navíos que empezaron a hacer navegación de cabotaje entre Tehuantepec y Huatulco.[10] Desde ahí se tomaba otro navío para ir a Panamá o Perú.[11]

Por ejemplo, el virrey Antonio de Mendoza se dirigió en 1550 a Perú y al menos su tropa y bastimentos fueron enviados a través de la ruta Ciudad de México-Coatzacoalcos, bajando por el río, después de Tehuantepec a Huatulco y por último a el Callao: "Juan de Torres, criado del señor visorrey don Antonio de Mendoza va al pueblo de Tehuantepeque a recibir la tropa y otras cosas que por la vía de Guaçaqualco se ha enviado al puerto de las canoas de Utlatepeque".[12] Se daba autorización para que desde ahí pudieran usar tamemes hasta Huatulco, por no haber camino abierto ni recuas ni estar todavía funcionando los navíos de cabotaje mencionados arriba.

La distancia entre Coatzacoalcos y Tehuantepec era de 65 leguas. Por el río se recorrían 40 leguas (222.90 km) en ocho días, "según los tiempos, donde hay montes y sierras", y las siguientes 25 leguas (139 km) desde Utlatepec (punto de embarque y desembarque del río Coatzacoalcos) se transitaban a pie.[13] Se sabe que de Utlatepec a Tehuantepec se pagaban siete

[8] Además, una cédula de 1531 le otorgaba la capitulación para el descubrimiento de la mar del Sur. "Cédula de la reina Juana con Hernán Cortés para el descubrimiento del Mar del Sur", Madrid, 1531. *Cedulario cortesiano*, 1949, pp. 217-218.

[9] "Carta de Hernán Cortés a su pariente y procurador Francisco Nuñez". Tehuantepec, 20 de junio de 1533, en Cortés, *Cartas*, 2004, p. 517.

[10] El San Pedro y el Santa Cruz realizaron cuatro viajes, dos en 1554, uno en 1556 y el último en 1559. Acerca del navío San Vicente, AGN, Hospital de Jesús, leg. 160 bis, exp. 2.

[11] Huatulco era además lugar de almacenamiento para el cacao que venía de la región de Acajutla (Sonsonate). Para más datos sobre el astillero, véase Moorhead, "Hernan Cortes", 1949; Sandoval, "Astillero", 1950; Machuca, *Haremos*, 2008.

[12] "Licencia para la tropa del señor visorrey don Antonio de Mendoza", AGN, Mercedes, vol. 3, exp. 624. 15 de diciembre de 1550.

[13] Acuña, "Relación geográfica de Coatzacoalcos", en *Relaciones*, 1984, t. 1, p. 118.

tomines.[14] Sin duda, el camino del Istmo ofrecía ventajas sobre otras rutas. La "relación de Tehuantepec", firmada el 23 de septiembre de 1580, indicaba que el río se usaba en ambos sentidos, de Veracruz y Coatzacoalcos pasaban mercancías de Castilla, municiones, anclas y tiros de bronce y de Tehuantepec "suelen bajar" cueros de toro.[15]

Desde la época del virrey Martín Enríquez (1568-1580) hubo interés en buscar la ruta más adecuada para construir un camino de carretas y dejar de utilizar a los tamemes. En la misma "relación de Tehuantepec" se refiere el descubrimiento de otro camino más corto y seguro que salía de un punto diferente a Utlatepec, y que se podía transitar con carretas en ocho o nueve días en una distancia de 24 leguas (133 km).

> Y, hasta este tiempo, subían las dichas municiones y mercadurías con mucho trabajo y riesgo, por causa de los muchos raudales que había por el dicho río, hasta llegar a otro *puerto* viejo que llamaban *de Utlatepec,* que solía ser. Y el que ahora se ha descubierto nuevamente, es seguro y se salvan, por venir a él, ocho o nueve leguas de raudales y de camino muy trabajoso. Y el camino que hay de aquí al puerto es llano y camino abierto, y que se puede andar con carretas, desde el dicho puerto nuevo, hasta la costa de la *Mar del Sur*, donde de presente, se pusieron ocho anclas grandes de su Majestad, que son para navíos que han de ir a las *Islas del Poniente,* las cuales subieron por el *río* arriba *de Coazacualco* y se trujeron, desde el puerto nuevo, a la dicha costa y *Mar del Sur*, en carretones, en ocho o nueve días, por ser como dicho está, de camino llano.[16]

Siempre se buscaron las mejores rutas; en junio de 1584 el rey Felipe II todavía mandó a Cristóbal Delgado, alcalde mayor de Tehuantepec, a inspeccionar personalmente el terreno:

> … que había desde el desembarcadero del río Coatzacoalco hasta la villa de Tehuantepec para dar orden de cómo poder pasar con más facilidad las mercadurías del puerto de Veracruz por agua y por tierra como mejor haya lugar, siendo peligroso cómo se llevan éstas y con perjuicio de la hacienda... Preguntando de lo que conviene conforme a la distancia del camino y dispo-

[14] Un peso tenía ocho tomines y el salario normal era de medio tomín al día. AGN, Hospital de Jesús, vol. 160 bis, 1a. parte, f. 236, 2a. parte, f. 310.

[15] Acuña, "Relación geográfica de Tehuantepec", en *Relaciones*, 1984, t. II, p. 124.

[16] *Ibid.*

> sición dello pareciera se pueda pasar e mudar a otro para con más facilidad llevar a pasar las mercadurías del puerto de Veracruz por agua y por tierra y como mejor fuere lugar...[17]

El virrey Luis de Velasco (1590-1595) decidió seguir con el proyecto y se comprometió a contribuir hasta con 3 000 pesos, para lo cual en 1591 ordenó al alcalde mayor de Tehuantepec, Diego Terrazas y al práctico Pedro de Saravia que buscasen un camino de carretas más adecuado, lo que hicieron con éxito. Al llegar el fin de su gobierno, recomendó a su sucesor que no dejara al olvido su obra. Interesaba mucho la vía, porque los pertrechos y bastimentos se destinaban a Acapulco para la provisión de las naos de Filipinas:

> La Naos que navegan por la Mar del Sur y se despachan por el puerto de Acapulco para el Perú y las Filipinas se aparejan de jarcia y las más veces de anclas, de la Veracruz y puerto de San Juan de Ulúa, desde donde se trae a esta ciudad con mucha dificultad y costa, y no con menos se lleva a Acapulco, que son más de 160 leguas de camino. Y aunque para remedio de algo de esto se ha usado la navegación del río Coatzacoalcos, por estar impedida por las grandes corrientes se desembarcan más de treinta o cuarenta leguas antes de llegar al puerto de la Mar del Sur, que es lo que se ha de caminar para tierra y llevar este trecho todas las cosas y mercaderías a fuerza de indios de carga en gran ruina y perjuicio de su conservación y salud.[18]

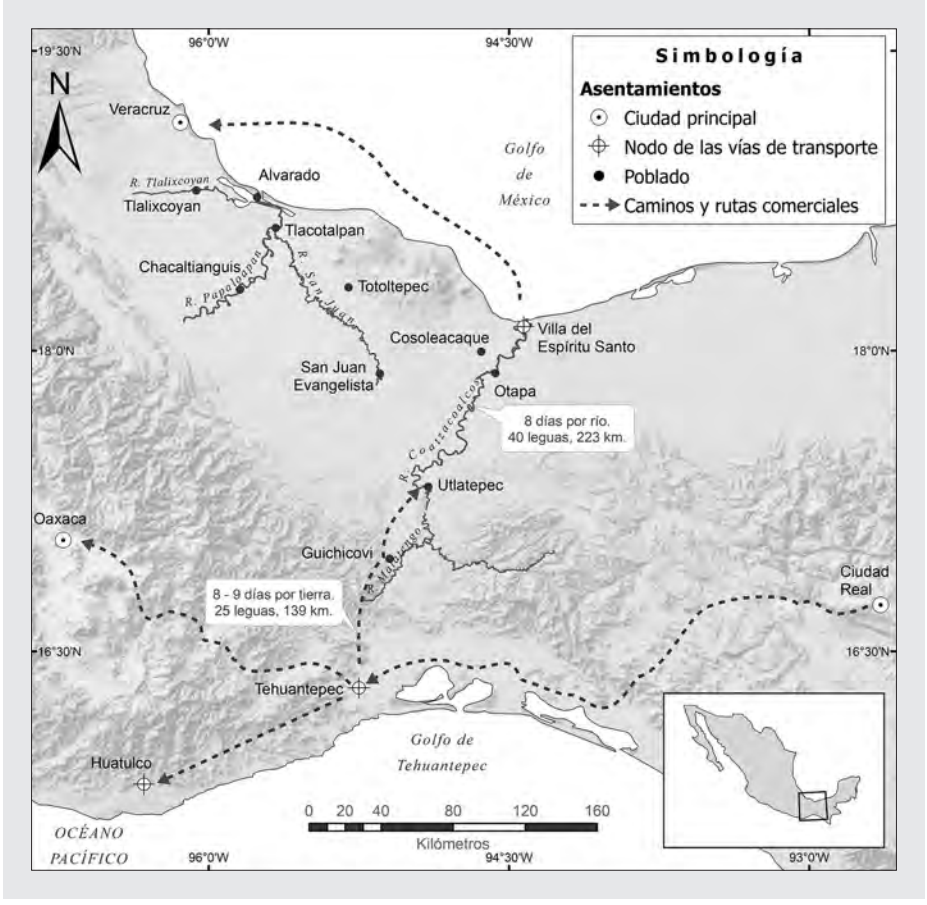
El virrey Gaspar de Zúñiga y Acevedo, conde de Monterrey (1595-1603), se encargó de hacer realidad el proyecto y le daba aviso a su sucesor el conde de Monteclaros (1603-1607):

> Era este designio enderezado a que se pudiese pasar a la Mar del Sur con esta traza lo que por agua se quisiese llevar desde San Juan de Ulúa, navegándolo en barcos por la mar hasta Coatzacoalcos y subiéndose desde allí en canoas por el río… pues con pocas leguas de camino por tierra, y ese en carros, se ha llevado cantidad de artillería y de buen peso ahora dos años, y otro tanto se ha hecho éste y pasado [1603 y 1604] juntamente unas anclas.

[17] "Para que el alcalde mayor de Tehuantepeque guarde y cumpla lo que por esta carta se le ordena y manda sobre el desembarcadero del río Guazacualco". 15 de junio de 1584. AGN, Tierras, vol. 2948, exp. 70, ff. 151-152.

[18] *Instrucciones*, 1991, p. 327.

Mapa 1. Principales rutas del Istmo de Tehuantepec



Fuentes: Mapa de Odile Hoffmann, publicado en Velázquez *et al.*, *Istmo mexicano*, 2009, p. 69, y Alcántara, *Gobernar en familia*, 2019, p. 102. Elaboración: Gabriela Arreola Meneses de *Histomapas*.

> Y demás de lo que esto ofrece de comodidad para el pasaje de estos géneros tan necesarios en las naos de Filipinas y en la misma Manila, pues esta falta de artillería parece que podría importar algún día para más breve viaje de algún socorro de gente que por la Mar del Norte proveyese su majestad para esta otra mar, y también para lo que el virrey apuntó de ahorrar fletes costosísimos de recuas y grandes averías del malo y largo camino en lo que de Castilla les viene para enviar a diferentes provincias de la Mar del Sur. Pero en este vuestra señoría mandará entender del comercio lo que de ello siente, y se servirá de procurar que este camino se use siempre, poco o mucho, para que no se cierre y haga bosque...[19]

Aún durante el gobierno de Luis de Velasco hijo (1607-1611) se utilizaba esta vía del río Coatzacoalcos, si bien sólo se podía navegar "dificultosamente" en tiempos de aguas, cuando el río crecía en los meses de junio, julio, agosto y parte de septiembre, con el consiguiente retraso de pertrechos enviados de Veracruz a Acapulco.[20] Así, a fines del siglo XVI, desde San Juan de Ulúa a Coatzacoalcos circulaba artillería, cuerdas y anclas para los navíos del puerto de Acapulco que iban a Perú y Filipinas. Una vez que estos materiales arribaban a Tehuantepec, se conducían por barco a Acapulco. En sentido contrario, de Tehuantepec a Coatzacoalcos, el tráfico era menos frecuente, pero se realizaba algunas veces para conducir a Veracruz la producción del Marquesado como las pieles curtidas. Sin embargo, a pesar del entusiasmo que imperó en todo el siglo XVI y a principios del XVII, ya no se tienen más noticias para el resto de este siglo. Álvaro Alcántara precisa que "las rutas comerciales que a principios de la colonización europea fueron ejes articuladores de la provincia cayeron en desuso hacia mediados del siglo XVII. Tanto la ruta que unía a Tehuantepec con la villa de Espíritu Santo (mitad fluvial, mitad terrestre) como la que acercaba el comercio de San Ildefonso de los Zapotecas (Villa Alta) con Guazqualco", porque también decayeron los pueblos que habían fungido como puntos intermedios de estas rutas como Utlatepec.[21]

[19] *Ibid.*, p. 271.

[20] "Cartas del virrey Luis de Velasco hijo". Archivo General de Indias (en adelante AGI), México, vol. 27, núm. 67, 24 de mayo de 1609.

[21] Alcántara, *Gobernar en familia*, 2019, p. 104.

LOS CAMINOS

El paso de Coatzacoalcos adquirió un papel clave, sobre todo para los comerciantes guatemaltecos que tenían que mandar añil a España vía Veracruz, por ser el único puerto autorizado para la exportación del producto. Cabe mencionar que la navegación entre la Nueva España y Guatemala se practicó hasta 1704 y quedó prohibida casi todo el resto del siglo, lo mismo que con Perú; la corona sólo toleró los intercambios por vía terrestre o fluvial.[22]

Dos caminos unían a Guatemala con Veracruz. El primero se tomaba en Chiapas, desde Ciudad Real (hoy San Cristóbal), pasando por Copainalá y Tecpatán hasta el puerto fluvial de Quechula; de ahí se remontaba el río y, llegando a territorio tabasqueño, el resto del camino se seguía por vía terrestre y fluvial. Juan Pedro Viqueira apunta que es probable que, para la segunda mitad del siglo XVIII, se diera preferencia a esta ruta que al Camino Real para la comunicación entre Guatemala y Veracruz, lo que explicaría en parte el fracaso por dinamizar la ruta Coatzacoalcos-Tehuantepec.[23]

El segundo camino, por tierra, era el del Camino Real que, partiendo desde Guatemala y pasando por la provincia de Cuchumatanes, Comitán, Ciudad Real, Tuxtla, Jiquipilas y Cintalapa, llegaba a la provincia de Tehuantepec; de ahí seguía a Oaxaca y a Tehuacán, donde se dividía para Veracruz o México. El tráfico comercial era intenso entre Guatemala y Oaxaca. Varios comerciantes de Tehuantepec actuaban como intermediarios de sus homólogos de Oaxaca, Chiapas y Guatemala; además, los arrieros hacían también constantes viajes, pues de Guatemala se traía el añil y ropa que era muy demandada. Uno de los inconvenientes de esta ruta era el tiempo que se hacía en el trayecto.[24]

De hecho, el interés por buscar vías alternas hacia Veracruz y habilitar el Coatzacoalcos vuelve a aflorar en el siguiente proyecto. En 1732 el alcalde mayor de Tehuantepec, Juan García Conde, decía que Tehuantepec era tránsito preciso para el comercio entre los dos reinos. Los comerciantes guatemaltecos realizaban gastos excesivos para que sus mercancías arribaran a Veracruz después de dos meses y medio o tres de haber salido de Tehuantepec, pagando por cada carga de tinta de 23 a 25 pesos, sin

[22] Acuña, *Commerce*, 1978, pp. 44-45.
[23] Viqueira, "Ires y venires", 2002, p. 156.
[24] Machuca, *Comercio*, 2007.

contar en algunas ocasiones la falta de recuas o el retraso de las mulas, de tal manera que a veces las cargas llegaban a Veracruz cuando el barco ya había zarpado.

Por tal razón, García Conde pidió permiso perpetuo, con beneficio propio y de sus herederos, para establecer en Veracruz una pequeña empresa de transporte de mercancías. Calculaba lograr el trayecto en 16 o 17 días con un precio de diez pesos por carga, sin pasar por el puerto de Coatzacoalcos, para entonces abandonado. Proponía hacer navegable el río Malatenco (que desembocaba en el río Coatzacoalcos), a 34 leguas de la villa de Tehuantepec y seis del pueblo de Guichicovi:

> … desde el embarcadero en ocho días hasta el paso de Tacojalpa, que es una hacienda de vacas y hay dos leguas al mismo pueblo de Tacojalpa y desde aquí hay un día de camino al pueblo de Acayuca y desde éste hasta el paso de San Juan, un día de camino, en donde se embarcan en las canoas que allí hay de trato y se gastarán por aquel río que es bueno y conocido tres días hasta Tlacotalpa en donde todos lo más días hay barcos del tramo de Veracruz, a donde se conducirán en breve tiempo por la costa de Alvarado.[25]

El virrey le otorgó el 9 de septiembre de 1732 la autorización por la duración de una vida para iniciar su embarcadero, pero ignoramos si el proyecto se llevó a cabo.

En efecto, Álvaro Alcántara confirma que la ruta más importante era la de Acayucan; a media hora se encontraba un punto clave: el Paso de San Juan, a orillas del río San Juan Michapa, por ahí se alcanzaba Alvarado y de ahí se podía ir a Veracruz o Tlalixcoyan, de donde salía el camino para Orizaba. Al paso San Juan llegaban mercancías de Tehuantepec, Campeche, Guatemala y Tabasco que tenían como punto de enlace paso de Tacoxalpa (cerca del actual Minatitlán), de ahí el recorrido a paso San Juan se hacía por tierra. Como podemos ver, en el sur de Veracruz había una activa comunicación fluvial por los puertos interiores (Tlacotalpan, San Juan Michapan, Chacaltianguis, Alvarado) y a bodegas (Totoltepeque, Otapa y Tlalixcoyan) (véase mapa 1). [26]

Además del interés por hacer navegable el río Coatzacoalcos, había también otro recurso en la región que volvió al Istmo un punto estratégico:

[25] AGN, General de Parte, vol. 29, exp. 115, f. 102.
[26] Alcántara, *Gobernar en familia*, 2019, p. 103.

las maderas. La riqueza maderera ya había sido advertida desde temprana época, sobre todo en los Chimalapas: cedro, pino, robles de Castilla.[27] Desde 1720 surgió la idea de instalar un astillero en Coatzacoalcos y, en 1730, se aprobó su instalación. El proyecto fracasó. Después hubo varios cortes de madera para el astillero de la Habana, establecido a principios de la década de 1730, y en particular para la fabricación de mástiles.[28] Hubo varios cortes a lo largo del siglo. Esta zona rica en maderas fue desde muy pronto objeto de depredación forestal.

No se encuentran más referencias para la ruta Tehuantepec-Coatzacoalcos sino hasta finales del siglo XVIII, a causa de un hecho externo. La Rusia zarista envió marinos a América, quienes desde Alaska descendieron por la costa del Pacífico en busca de buenos lugares para la pesca. El virrey Antonio María de Bucareli (1771-1779), preocupado por estas expediciones rusas, envió exploradores a varias partes de la costa para que inspeccionaran el terreno. El coronel Agustín Crame, entonces teniente de rey, de Veracruz, se dirigió al Istmo de Tehuantepec entre 1773 y 1774 y se empeñó en descubrir el antiguo camino y hacer navegable el río para que recobrara su función de conducir la artillería llegada de España ahora con destino a la Alta California, sin pasar por Manila. [29]

Gonzalo Tlacxani ha retomado este tema recientemente, ha contextualizado la situación y ha visto que, para la década de 1770, ni rusos ni ingleses se consideraban peligrosos; no obstante se mantenían en la mira. El virrey Bucareli habría preparado tres expediciones marítimas y se habría involucrado "en la problemática jurídica y diplomática que mantenían de forma secreta los funcionarios del rey Carlos III, la cual no se tornó abiertamente riesgosa al grado de comprometer la estabilidad y las arcas del Imperio español en un posible conflicto con el Imperio ruso".[30]

Desde la villa de Tehuantepec, Crame se dirigió a la hacienda de Chivela, del marquesado del Valle, después a la venta de Chicapa, y exploró los ríos de San Miguel y Moloya. Después se dirigió a paso a Tacolapa, siendo necesarios dos días y medio camino de tierra desde Tehuantepec y día y medio por agua. Llegó a la conclusión de que el envío de artillería pudo haberse hecho por el río Malatengo o Saravia en tiempo de lluvias. Asimismo, que en ese momento lo mejor para comunicar las dos orillas se-

[27] Acuña, "Relación geográfica de Tehuantepec", en *Relaciones*, 1984, t. II, p. 119.
[28] Béthencourt, "Arboladuras", 1960, pp. 65-101.
[29] AGI, Estado, vol. 20, núm. 6. Por ser de interés esta información, se reproduce en el anexo.
[30] Tlacxani, "Antonio María", s. a.

rían los ríos Citune y Moloya, que confluían en el Malatengo o en el de San Miguel, en la Venta de Chicapa. Entre el Malatengo y el San Miguel había buen terreno y unas lomas que era necesario atravesar podrían dinamitarse (véase informe completo en el anexo).

> Hasta ahora no se ha encontrado documento auténtico que acredite, haberse servido de estos mismos ríos, para la comunicación de los dos mares, pero es constante que en san Juan de Ulúa hubo artillería, fundida en Manila, que últimamente se llevó a España por inútil. Que don Agustín Crame no solo encuentra la posibilidad de la navegación en los ríos, sino las señales del camino abierto por tierra para comunicarse de uno a otro y la tradición del país de ser aquel el camino por donde pasó la artillería. Que asimismo parece constante que las primeras embarcaciones que hizo construir Hernán Cortés para ir a Californias, fue en Tecoantepeque, y que no pudo ser otro el camino de que se sirviese, que el que indica don Agustín Crame, después de todos los exámenes que ha practicado sin excusar fatiga y auxiliado de su gran talento, profundo estudio y deseo desempeñar con acierto cuanto se pone a su cuidado relativo al mejor servicio del rey.[31]

Bucareli ordenó un nuevo reconocimiento en 1775 (desde la barra de Alvarado hasta la de Coatzacoalcos y en todos los ríos que desaguaban por las barras, montes y terrenos internos), bajo la dirección del coronel ingeniero Miguel del Corral y el capitán de Fragata graduado Joaquín Aranda, con el objetivo de buscar un lugar para establecer un astillero.[32] Su informe lo dividieron en cinco partes; la primera está dedicada a la descripción geográfica del terreno, en la segunda hacen un balance sobre las maderas y el costo de su explotación, después exponen sus ideas acerca de la construcción de un astillero, en la cuarta recomiendan la construcción de alguna obra de fortificación en Alvarado y Coatzacoalcos y, por último, describen las milicias y la manera de mejorarlas.

[31] "El virrey de Nueva España da cuenta del reconocimiento que ha hecho del río de Guazacoalcos y terreno que intermedia a Tecoantepeque, el coronel don Agustín Crame, acompañando el plano", AGI, Estado, vol. 20, núm. 9, 27 de marzo de 1774, ff. 2-2v.

[32] "Relación de los reconocimientos practicados por el coronel Ingeniero en 2º Don Miguel del Corral y el capitán de Fragata graduado y piloto mayor de derrotas de la real armada. Don Joaquín de Aranda", AGI, México, vol. 1381. (También está publicada en Siemens y Brinckmann, "Sur de Veracruz", 1976.)

Ellos no descartaban la posibilidad de poder construir un canal para unir los dos mares, pero los trabajos serían largos, onerosos y poco rentables. Decían no considerar de grande utilidad esta comunicación, pues las comunicaciones con Perú y California no serían posibles al no haber puerto en Tehuantepec. Por tanto, proponían que lo mejor era reparar el viejo camino de Mal Paso hasta Guichicovi:

> Atendiendo a lo anteriormente dicho en la descripción del río de Coatzacoalcos, terreno y caminos desde el a la mar del sur, no se encuentra imposibilidad para la comunicación de los dos mares por los parajes indicados en el plano, pero juzgamos que su costo sería grande y la utilidad poca, sería grande su costo porque la porción del río de Malatengo que habría de costear el canal de comunicación suspendidas sus aguas es terreno demasiado quebrado, lleno de obstáculos que vencer como son cañadas grandes, en las que para pasar el canal eran menester obras considerables y de mucho costo, no siendo de menor entidad su continuación hasta el río de Saravia, pero de aquí adelante ya no habría dificultad tanta desde el río Malatengo para la del sur, hasta salir al terreno llano acabando de atravesar la sierra aunque por esta parte como se ha dicho está como ininterrumpida sería mayor la dificultas y el costo.
>
> No consideramos de grande utilidad dicha comunicación por que el principal objeto que podía tener sería la correspondencia con el reino del Perú y Californias, ésta no se conseguía con el canal, respecto de no haber puerto en Tehuantepec ni disposición de haberlo en 30 leguas a sotavento y barlovento de esta villa como se ha dicho por ser su costa sumamente brava y descubierta de todos vientos. Otro objeto para que podía hacerse dicha comunicación es la introducción de efectos y extracción de los que produce esta provincia y sus comarcanas, no corresponde a los excesivos gastos que se habían de hacer y esto se podrá conseguir con solo componer el camino desde el Mal Paso hasta san Juan Guichicovi y poner corriente la navegación y comercio con la barra de Coatzacoalcos poblando el río y estableciendo canoas viajeras para que desde dicha barra conduzcan los efectos al Mal Paso y de éste a ella para dirigirlos a Veracruz y demás puertos del seno.[33]

Corral y Aranda recomendaron seguir con los cortes de las maderas, pues los cedros de los márgenes de los ríos eran suficientes para trabajar

[33] *Ibid*., ff. 57-59.

en todos los astilleros del reino, siempre y cuando cada año se realizara una reforestación intensiva. Sugerían que en lugar de estanco se establecieran pequeñas contratas con los vecinos de Tlacotalpan, donde también se podría instalar un astillero. A Corral y Aranda les debemos una de las primeras descripciones muy detalladas del total de los pueblos del istmo de Tehuantepec, tanto la parte de Veracruz como la de Oaxaca.

Estas sugerencias de Corral y Aranda fueron muy tomadas en cuenta, particularmente en lo que concernía a la reparación del viejo camino Mal Paso-Guichicovi y la navegación por el Coatzacoalcos hasta paso de Tacoxalpan, que se echó a andar a fines del siglo XVIII.

Humboldt afirmaba en su *Ensayo político* que en 1798 se había abierto un camino por tierra desde el puerto de Tehuantepec hasta el embarcadero de la Cruz, concluido en 1800, y que con el río Coatzacoalcos formaba "efectivamente una comunicación comercial entre los dos Océanos". Da cuenta de que, mientras había tenido lugar la guerra con los ingleses,[34] el añil de Guatemala se había transportado por este camino del Istmo al puerto de Veracruz.[35]

> Por desgracia la parte del reino de Méjico en que los dos océanos el Atlántico y el mar del Sur, se acercan mas uno á otro, no es en la que se hallan los dos puertos de Acapulco y Veracruz, y la capital… El istmo de Tehuantepec al S.E. del puerto de Veracruz es el punto de la Nueva-España en que el continente presenta el ancho menor. Se cuentan en él desde el océano Atlántico hasta el mar del Sur 45 leguas de distancia. Las fuentes inmediatas de los ríos de Gusacualco y de Chimalapa parece que favorecen el proyecto de un canal de navegación interior...[36]

Más adelante agregaba que, si bien las condiciones eran favorables, no bastaba con sólo "abrir el canal y canalizar los ríos", sino que asimismo era necesario acondicionar un puerto para embarcaciones grandes.[37] La idea del canal que cruzara el Istmo de norte a sur siguió dando vueltas en la cabeza de muchos; todavía el 30 de abril de 1814 las Cortes de Cádiz declararon que apoyaban la construcción de un canal entre los ríos de

[34] Quizá se refiera a la de 1796 a 1802.
[35] Humboldt, *Ensayo*, 1827, t. 1, p. 22.
[36] *Ibid.*, t. 1, pp. 13-14.
[37] *Ibid.*, t. 2, p. 212.

Mapa 2. Istmo de Tehuantepec y curso del río Coatzacoalcos

Fuente: "Ystmo de Tecoantepeque y curso del Río Goazacoalcos". Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP, 302. Mapa de Crame de 20 de febrero de 1774.

Chimalapa y Coatzacoalcos costeándolo de los fondos del consulado de Guadalajara y asignándolo al mejor proyecto.[38]

En 1823, proclamada la independencia de la nación, se erigió la provincia del Istmo de Tehuantepec con el objetivo de colonizar, creando para ello una población llamada San Gabriel, situada a mitad de camino entre los dos mares. Cuatro años después Tadeo Ortiz, encargado del proyecto, invitó a varias familias, entre ellas algunas francesas, para que se establecieran en San Gabriel, pero este primer intento de colonización no tuvo éxito.

Sabemos que en 1825 el general Juan Orbegoso hizo otro reconocimiento por el istmo de Tehuantepec. Como él cuenta, fue el general Guadalupe Victoria, presidente de la República, quien lo nombró para encabezar la comisión de reconocimiento. Al igual que todos los que lo precedieron, hace una descripción detallada del terreno, aunque él llega a la conclusión de que sólo el río Coatzacoalcos "pudiera dar aguas suficientes en todo tiempo para conducirlas en un canal".[39]

> El proyecto que cavamos de desenvolver nos debería en gran parte consolar de la dificultad de tener un canal navegable que atravesase el istmo. Con él podría subirse el rio Coatzacoalco como cuarenta leguas; se pasaría después por un camino que podría construirse de hierro, según empieza a usarse en Europa, de solo veintidós leguas cortas ó tal vez menos, porque sería más recto para continuar por agua hasta llegar al fondeadero de los buques grandes. Con él la economía en la conducción de los efectos ultramarinos de la Europa y de Asia aumentaría su introducción por nuestras costas de ambos mares, y facilitaría los retornos de las producciones de los estados litorales del mar del Sur.[40]

Los proyectos y reconocimientos que acabamos de referir fueron apenas el principio de lo que esperaba al Istmo en el siglo XIX, ya que lejos del control de España, los Estados Unidos fueron los primeros en prever todas las ventajas que traería unir los dos océanos con un canal, que después cristalizaría en el ferrocarril, aunque Inglaterra y Francia también pugnaban por obtener el control sobre el Istmo. La historia del Istmo en el siglo XIX

[38] "Decretos de las Cortes de España". Archivo General de Centroamérica (en adelante AGC), B1. 12, exp. 79.405, leg. 3477, f. 64. Madrid, 30 de abril de 1814.

[39] "Suplemento al ensayo político sobre la Nueva España", en Humboldt, *Ensayo político*, 1836, p. 99.

[40] *Ibid.*, p. 104.

estuvo inmersa en la diplomacia y en las miras de poder de unas cuantas potencias colonialistas.[41]

Todavía el 1 de marzo de 1842 el presidente Antonio López de Santa Anna concedió a José Garay la concesión para construir una vía de comunicación; los artículos advierten que se verificaría por navegación y, donde no fuera conveniente, por ferrocarriles. Esto último es una novedad, pues se pasa a una nueva etapa en la cual ya se dejaba de lado el camino carretero.[42] En 1843 se organizó una nueva comisión de expedición.

CONCLUSIONES

Humboldt, en el *Ensayo político*, ya había discurrido acerca de las ventajas que tenía el istmo de Tehuantepec sobre Panamá o Nicaragua; él argumentaba que, si bien era un poco más largo el trayecto, había mejor clima y disposición. Quizá la obsesión de Hernán Cortés por el "estrecho" fue una de sus herencias inmateriales. Lugar estratégico desde el siglo XVI por ser lugar de paso y cruce de caminos, atravesar sus distancias significaba conectar regiones y mercados.

La preocupación ha sido genuina y se ha invertido tiempo, dinero y esfuerzo, a lo largo de los siglos, para encontrar el mejor itinerario. Pero, como ya vimos, al parecer se tenía éxito unos años y la obra luego se dejaba abandonada, de tal forma que al volver a retomarla años después ya se había perdido memoria de lo que se había avanzado. Pareciera que en cada proyecto se volviera a empezar de nuevo, reconociendo una y otra vez los ríos, los caminos a pie. Por supuesto, gracias a esta obsesión quedan muchos testimonios y descripciones del proceso.

Ahora bien, la pregunta sería: ¿por qué no hubo continuidad? Puede ser que la legislación impuesta por la Corona española, con todas sus prohibiciones al comercio y la navegación, haya sido un factor y, también, que los caminos alternos por tierra fueran más lentos, aunque quizá daban

[41] En la revista *Guchachi'Reza*, núm. 54, septiembre-octubre 1996, se incluyen varios artículos concernientes a los proyectos en el Istmo en el siglo XIX. Suárez, *Camino*, 2013. Véase también Velázquez *et al*., *Istmo mexicano,* 2009, pp. 7-34.

[42] <http://www.biblioteca.tv/artman2/publish/1842_143/Concesi_n_a_Jos_Garay_para_construir_una_v_a_de_comunicaci_n_en_el_Istmo_de_Tehuantepec.shtml>. [Consulta: 20 de septiembre de 2015.]

más certeza para la llegada a sus destinos de los productos transportados. El desarrollo de la arriería tiene su razón de ser.

Por otro lado, si algo caracteriza a estos proyectos es que no han tomado en cuenta el punto de vista de la población local, la que sólo se utilizó como mano de obra, muchos años como tamemes y más tarde como proveedora de productos. La complejidad de los grupos que ahí habitaban y habitan hoy apenas empezó a ser motivo de curiosidad y análisis en los informes de Corral y Aranda. Por eso resaltan los textos de personajes extranjeros a partir del siglo XIX, empezando por Humboldt, pues se observa un interés por conocer o, al menos, describir a grandes rasgos a la población indígena, que siempre ha estado ahí y ha seguido su propio desarrollo. Tampoco lo anterior quiere decir que los pobladores estuvieran como telón de fondo, las estrategias de resistencia también han estado presentes, pero esa es otra línea de investigación.

El tema del camino del Istmo de Tehuantepec sigue presente. Por tal motivo, conocer los proyectos que ha habido en torno a él a lo largo de los siglos puede dar luz para entender un poco más la situación actual.

ANEXO

"Carta del virrey de la Nueva España, Antonio María Bucareli, en que da cuenta de las noticias recibidas del coronel Crame, sobre el reconocimiento de la barra de Coatzacoalcos a Tehuantepec." AGI, Estado, vol. 20, núm. 6.

Margen. El virrey de Nueva España acompaña copia de las noticias que ha recibido del Coronel don Agustín Crame, de las primeras diligencias que ha practicado en el reconocimiento del terreno que intermedia desde la barra de Guazacoalcos a Tehuantepeque, de que está encargado parar los fines que se expusieren en carta No 1182.

Muy señor mío: en carta reservada No 1182 di cuenta a V. E. Entre otras cosas hablando de las disposiciones que tenía dadas para combinar el modo de saber lo que adelantaban los rusos en sus exploraciones de la comisión reservada que había encargado al coronel don Agustín Crame, para que reconociese el terreno que intermedia desde la barra de Guazacoalcos a Tehuantepeque bien cierto de que su inteligencia, celo, amor al servicio, producirían todas las noticias correspondientes a ilustrar (f.1v) a este gobierno como se verifica de la copia de su carta que acompaña y apuntes que cita y dirijo a V. E. Por lo que puede importar para

las resoluciones sucesivas, en el ínterin que reconocido el plano de que habla, sus observaciones, lo que produzca la exploración del alférez de fragata son Juan Pérez en su navegación al norte, y del capitán Ansa desde el presidio de Tubac, al puerto de Monte-Rey puedan hacerse menos expuestas combinaciones, con que oponer fuerzas superiores a las que establezcan los rusos en la mar del sur; de f. 2 que pido a Vuestra Excelencia se sirva dar cuenta a su Majestad.

Dios guarde a V. E, muchos años que deseo. México, 27 de enero de 1774.

Excelentísimo

Besa la mano de vuestra excelencia reverendo Ruondo devoción.

Antonio Bucareli y Ursúa.

Excelentísimo señor bachiller fray don Julián de Arriaga

Excelentísimo señor. Muy señor mío. La carta que escribí a V. E. de Tecoantepeque el día 28 pasado estaba algo teñida con el sentimiento de no haber encontrado hasta entonces el camino que pudo llevar la artillería. Salí de aquella villa con este disgusto, y antes de dar la vuelta por el camino que me habían informado, me empeñé en el reconocimiento por la sierra que está nueve leguas de Tecoantepeque, y buscando de unos cerros en otros los parajes más aparentes, como si mi idea hubiera sido abrir camino nuevo, di por fortuna mía no solo con el camino por donde efectivamente pasó siendo prueba incontestable de esta verdad los desmontes repetidos que hallé en las laderas de los cerros, para formar camino espacioso para ruedas, cosa que en estos países no pudo practicarse sino para semejante fin 1v. Pues en el camino, los indios cuatro golpes de hazada, van los pasajeros al pasar la sierra con peligro de despeñarse como sucedió con una de mis cargas y ha sucedido a otros muchos, especialmente cuando hay nortes.

Con el gusto de esta descubierta seguí hasta la hacienda del marquesado llamada la Chivela doce leguas de Tecoantepeque, y donde ya las vertientes corren para el norte. Después reconocí el camino de que me habían informado, que es más largo, y viene también a la Chivela dando vuelta por la venta de Chicapa: casi todo es bueno y la parte de tierra que atraviesa no es muy elevada, y puede componerse.

Cerca de esta venta pasa el río de San Miguel que corre para el sur y cerca de la Chivela el de Moloya que va para el norte como de vuelta encontrada y la travesía (f.2) de uno a uno que es de ocho a nueve leguas, es la mayor parte buen terreno.

Allí me detuve a examinar y a reflexionar sobre la buena disposición que ofrecen así el terreno como los ríos, para la comunicación de ambos mares y fueron muchas las ideas que nacieron de esta reflexión.

Después seguí mi viaje, andando en lo que es camino, dos días y medio, por tierra desde Tecoantepeque y día y medio por agua hasta el paso de Tacolapa, que

es el paraje donde me embarqué y que dista diez leguas por el río de la costa. De aquí bajaré a la barra para examinarla y sondearla y concluiré mi viaje reconociendo otros ríos, que se dan la mano con los reconocidos.

Para que Vuestra Excelencia vea las principales resultas de mis reconocimientos las he puesto por puntos en papel separado, es inútil el recargar más explicación, hasta que Vuestra Excelencia (f.2v) vea el mapa de todo este país.

Para desempeñar la confianza de Vuestra Excelencia me parece que no me ha quedado qué hacer, he tardado poco, pero tampoco he parado. La noche servía para volver por los parajes que había reconocido y el día para reconocer otros nuevos. Y en fin si Vuestra Excelencia tuviere nuevas órdenes que enviarme podrán tal vez alcanzarme en Tacotalpa donde como en todas partes uno de mis más vivos deseos será obsequiar a Vuestra Excelencia y lograr desempeñar lo que pusiere a mi cargo.

Nuestro señor dilate la vida de Vuestra Excelencia los muchos años que deseo y necesito. Cosoloacaque el 2 de enero de 1774. Excelentísimo señor B. L. Mo de Vuestra Excelencia más atento obediente y afecto señor. Agustín Crame. Excelentísimo señor bachiller frey don Antonio Bucarelí y Ursua.

1. Que no solo pudo pasar artillería, sino que efectivamente pasó por el camino que he descubierto.

2. Que la artillería, probablemente solo (f.3) fue por tierra de Tecoantepeque al río Malatengo, que entra después en Guazacoalcos y que aprovecharon la estación de medianas creciente.

3. Que pudo también bajar por el de Saravia aunque está más distante.

4. Que en ciertos tiempos del año, así Malatengo como Saravia no tienen agua suficiente para dicha navegación.

5. Que el bajar la artillería por Goatzacoalcos es un juguete y que el subía, aunque con trabajo se lograría también con canoas que deberían hacerse aparentes para el fin.

6. Que el seguir el camino desde Tecoantepeque hasta Guazacoalcos, sin servirse de los ríos Malatengo ni Saravia, pudo practicarse pero que hubiera sido trabajo costoso y mal entendido para el solo fin de pasar algunos cañones, y más debiéndose abrir cinco o seis leguas de camino en terreno desigual y (f.3v) bosque muy fragoso.

7. Que si tuviese la idea de comunicar ambos mares, ofrece buena disposición el terreno y aún mejor los ríos: consistiendo lo principal de la obra en comunicar los de Cituna y Moloya que entran en Malatengo con el de San Miguel o la venta de Chicapa que corre al mar del sur, siendo el intervalo entre ellos de ocho

a nueve leguas, la mayor parte buen terreno, y aunque hay que atravesar algunas lomas, puede ser que con sola una mina se consiguiera la comunicación.

8. Que de la venta de Chicapa a Tecoantepeque y a la costa del sur es todo el terreno perfectamente llano y sin obstáculo alguno para establecer la navegación.

9. Que prescindiendo de cualesquier motivos que pudiera haber para establecer dicha navegación, ofrecen las provincias de Acayucan, Tecoantepeque y demás inmediatas (f.4) muchas ventajas en su reciproco comercio del cual se podrá hablar más por extenso.

10. Que la provincia de Guazacoalcos que fue la más poblada que encontró Cortés está enteramente despoblada en todo el curso del río y internándose un poco la población más inmediata está doce leguas de dicho río, siendo todo lo despoblado excelente terreno.

11. Que en la costa del sur no hay puerto en las inmediaciones de Tecoantepeque, pero que hay buenos surgideros y proporción para formarlo sin excesivo gasto.

12. Que la barra de Guazacoalcos según los mejores informes es invariable, suficiente para fragatas y no muy difícil proporcionarla navíos, pero que esto se verá bien para informar mejor.

13. Que ni se tratase de la expresada comunicación de ambos mares, seguirá como consecuente el pensamiento de establecer (f.4v) por ella el comercio del Perú, reuniendo a un punto todo el comercio de las dos Américas, pensamiento muy practicable, pero sobre el cual y sobre otros puntos no parece necesario anticipar mis ideas.

Es copia de la carta original y documento que en ella se cita, que queda entre los papeles reservados de la secretaría de cámara y virreinato que es a mi cargo de que certifico. México veinte y seis de enero de mil setecientos setenta y cuatro.

Rúbrica Melchor de Peramás.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

AGI Archivo General de Indias
AGN Archivo General de la Nación
AGC Archivo General de Centroamérica

Bibliografía

Acuña, René (comp.), *Relaciones geográficas del siglo XVI. Antequera*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, 1984, 2 vols. (Serie antropológicas).

Acuña Ortega, Víctor, "Le commerce extérieur du royaume de Guatemala au XVII-Ie siècle (1700-1821): une étude structurelle", tesis doctoral, École de Hautes Études en Sciences Sociales, París, 1978.

Alcántara, Álvaro, "Configuración territorial, grupos de poder y dinámicas sociales en la provincia colonial de Guazaqualco, siglos XVII y XVIII" en Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann, M.-F. Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, CIESAS/IRD, 2009, pp. 95-164.

———, *Gobernar en familia. Disidencia, poder familiar y vida social en la provincia de Acayucan, 1750-1802*, México, Bonilla Artigas, 2019.

Arteaga Garza, Beatriz y Guadalupe Pérez San Vicente (comps.), *Cedulario cortesiano*, México, Jus, 1949.

Béthencourt Massieu, Antonio de, "Arboladuras de Santa María de Chimalapa Tehuantepec en las construcciones navales indianas 1730-1750", *Revista de Indias*, Instituto de Historia-CSIC, año XX, núm. 79, enero-marzo, 1960, España, pp. 65-101.

Carriedo, Juan B., *Estudios históricos y Estadísticos del Estado de Oaxaca*, México, Talleres Gráficos de Adrián Morales, 1949 (1a. ed., 1847).

Cortés, Hernán, *Cartas y documentos*. México, Porrúa, 2004 (Biblioteca Porrúa, 2).

Gerhard, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, traducción Stella Mastrangelo, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1986.

Guchachi'Reza, Patronato de la Casa de la Cultura de Juchitán, núm. 54, septiembre-octubre, 1996, Juchitán, Oaxaca.

Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, traducción Vicente González Arnao, París, Jules Renouard, 2a. ed., 1827.

———, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, traducción Vicente González Arnao, París, Librería de Lecointe, 3a. ed., 1836.

Instrucciones y memorias de los virreyes novohispanos, estudio preliminar, coordinación, bibliografía y notas Ernesto de la Torre Villar, compilación e índices Ramiro Navarro de Anda, 2 vols., México, Porrúa, 1991 (Biblioteca Porrúa 101, 102).

Machuca Gallegos, Laura, "El marquesado del Valle en Tehuantepec, México (1522-1563)" en Héctor Noejovich Ch. (ed.), *América bajo los Austrias: economía, cultura y sociedad*. 50º Congreso de Americanistas, Varsovia, Polonia-2000,

Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo Editorial, 2001, pp. 121-131.

_____, *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec en la época colonial*, prefacio Michel Bertrand, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Fomento Cultural Banamex, 2007.

_____, *Haremos Téhuantepec, una historia colonial (siglos XVI-XVIII)*, Oaxaca, Dirección General de Culturas Populares-CONACULTA/Secretaría de Cultura del Gobierno del Estado de Oaxaca/Fundación Alfredo Harp Helú/Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2008.

_____, "Proyectos oficiales y modos locales de utilización del Istmo de Tehuantepec en la época colonial: historias de desencuentros" en Emilia Velázquez, Eric Léonard, Odile Hoffmann, M-F. Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/IRD Éditions, 2009, pp. 63-94.

Martínez, José Luis (ed.), *Documentos cortesanos*, *III, 1528-1532*, México, Fondo de Cultura Económica, 1991.

Moorhead, Max L., "Hernan Cortes and the Tehuantepec Passage", *Hispanic American Historical Review*, Duke University Press, núm. XXI, agosto, 1949, EUA, pp. 370-379.

Sandoval, Fernando, "El astillero del Carbón en Tehuantepec. 1535-1566", *Boletín del Archivo General de la Nación*, Archivo General de la Nación México, núm. XXI, enero marzo, 1950, México, pp. 3-20.

Siemens, Alfred y Lutz Brinckmann, "El sur de Veracruz a finales del siglo XVIII. Un análisis de la 'Relación' de Corral", *Historia Mexicana*, Colegio de México, vol. XXVI (2), octubre-diciembre, 1976, México, pp. 263-324.

Suárez Argüello, Ana Rosa, *El camino de Tehuantepec. De la visión a la quiebra (1854-1861)*, México, Instituto Mora, 2013.

Tlacxani Segura, Gonzalo, "Antonio María de Bucareli y el proyecto del canal de Tehuantepec. El proceder diplomático y político ante la presencia enemiga, 1773-1777", manuscrito inédito, s. a.

Velázquez, Emilia, Eric Léonard, Odile Hoffmann, M-F. Prévôt-Schapira (coords.), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/IRD Éditions, 2009.

Viqueira, Juan Pedro, "Ires y venires de los caminos de Chiapas, épocas prehispánicas y colonial" en Juan Pedro Viqueira, *Encrucijadas chiapanecas. Economía, religión e identidades*, México, El Colegio de México/Tusquets, 2002, pp. 109-157.

EL CAMINO DE ACAPULCO A LA CIUDAD DE MÉXICO (SIGLOS XVI-XVIII)

Paulina Machuca y Maricruz Piza

LAS HUELLAS PREHISPÁNICAS

En el periodo prehispánico el comercio entre el centro de México y el océano Pacífico no era desconocido. Por el contrario: los olmecas, los teotihuacanos y, más tarde, los aztecas establecieron contacto con los pueblos de la costa del sur para obtener algodón, cacao, sal, miel, copal, conchas marinas y piedras de jade y turquesa. El camino más transitado –aunque no el único– habría sido vía Tehuacán hacia el istmo de Tehuantepec hasta Huatulco, el cual fue utilizado por los conquistadores en el siglo XVI.[1] Pero los vínculos directos entre la ciudad de México y el puerto de Acapulco se remontan a cuando menos el siglo XV, pues, como lo explica Miguel León-Portilla, es posible seguir las huellas históricas de este trayecto en las décadas previas a la Conquista: el *Códice Mendoza* registra la toma de la gran bahía de Acapulco a manos del señor de México-Tenochtitlan, en 1499. Algunos *Anales*, junto con otros textos y códices, describen la expansión del imperio mexica hacia el sur en busca de algodón y cacao, en los actuales estados de Oaxaca, Guerrero y Chiapas. El avance paulatino sobre las poblaciones de la cuenca del río Balsas concluyó con el descubrimiento de una hermosa bahía situada frente a las aguas del océano Pacífico, identificada como *Acapulco* –literalmente "donde se destrozan las cañas" o "donde hay cañas grandes".[2]

[1] Von Mentz, "Rutas al Pacífico", 2016.
[2] León-Portilla, "De México-Tenochtitlan", 2011.

Así, soldados, funcionarios del imperio, mercaderes y *tamemes* se abrieron camino entre la capital y Acapulco pasando por brechas y ríos, entre valles y montañas. Pero, como lo notó León-Portilla, para los mexicas "Acapulco no era un destino en sí mismo". Su importancia radicaba más bien en su ubicación estratégica de frontera con los tlapanecos y los mixtecos, pueblos que no lograron someter.[3] El camino empleado por los mexicas no difería mucho del que más adelante se utilizó en la época colonial: México, Cuernavaca, Amacuzac, Taxco e Iguala, hasta llegar al puerto.

EL CAMINO ANTES DEL GALEÓN DE MANILA

La conquista de México supuso el reacomodo y la transformación de diversas vías de comunicación en todo el territorio de la futura Nueva España. En sus primeras incursiones en territorio mesoamericano, los españoles utilizaron los antiguos caminos prehispánicos, pero a medida que la sociedad se reorganizó en congregaciones y otro tipo de reducciones, estas vías también se fueron modificando según los nuevos intereses económicos y políticos de los conquistadores, especialmente en cuanto a la minería y el comercio. Fue entonces cuando el auge minero de Taxco, y posteriormente el comercio con Filipinas, provocaron el declive de antiguas rutas prehispánicas. De acuerdo con Brígida von Mentz, en el siglo XVI "el camino por el real minero de Taxco y por Iguala y Mezcala había cobrado una vitalidad inaudita. Nótese la relevancia de Taxco como una ciudad que había que abastecer de maíz en grandes cantidades".[4]

Desde la década de 1520, Hernán Cortés supo de la existencia de Acapulco gracias a los mexicas. Para consolidar sus expediciones marítimas, ordenó a Hernando de Saavedra que trasladase el antiguo asentamiento de Acapulco –distante 6 leguas del mar– a la bahía conocida posteriormente como "del Marqués". El puerto sirvió de base para las exploraciones rumbo a las Californias y de esta manera, en 1537, el virrey Antonio de Mendoza intentó mejorar este camino, aunque la existencia de otros fondeaderos más accesibles desde la capital novohispana propició que la comunicación con el puerto acapulqueño cayera en el olvido.[5]

[3] *Ibid.*, pp. 54-55.
[4] Von Mentz, "Rutas al Pacífico", 2016, pp. 73-74.
[5] Widmer, *Conquista*, 1990, pp. 95-96.

Ante la falta de adecuadas vías de comunicación fue necesario utilizar la fuerza de los indios cargadores o *tamemes* para el acarreo de materiales. Pero esta medida ocasionó lo que era previsible: ante el desgaste físico y la mortandad de los tamemes, la corona ordenó al virrey Luis de Velasco, en 1550, el acondicionamiento del camino, en particular la construcción de puentes para el paso de las mulas, y prohibió –sin mucho éxito– el uso de indios cargadores.[6]

UNA EXTENSIÓN DE LA RUTA DE LA SEDA

Tan pronto como en 1565 se logró el anhelado tornaviaje desde las Filipinas hasta la Nueva España, para la corona se planteó un dilema: ¿qué puerto del Pacífico debía elegirse para recibir anualmente al Galeón de Manila, ese monstruo marino que llegaría cargado de las preciadas mercancías del Oriente? Desde luego, la decisión debía tomarse más en función de la ciudad de México y su eje Veracruz-Cádiz, que en las características particulares de los propios puertos. El de La Navidad, que había servido como puerto de salida de la expedición de Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta y que constituyó el inicio de la conquista de Filipinas, quedaba muy lejos de la capital del virreinato.

Los candidatos idóneos eran Huatulco, Las Salinas y Acapulco, puertos que habían estado activos en la primera mitad del siglo XVI, ya fuera en la exploración del Pacífico o en el comercio con Centroamérica y el Perú. Siguiendo la explicación de Antonio García-Abásolo, Huatulco había fungido como el puerto tradicional en el comercio con Guatemala, Sonsonate y el Perú, con la ventaja de tener la cercana población de Antequera, donde se conseguían los bastimentos necesarios. Lo mismo se pensó de Las Salinas: localizado a 40 leguas de Antequera, se podían llevar las recuas desde allí hasta el río Coatzacoalcos, y subiendo por vía fluvial se llegaba a Veracruz y San Juan de Ulúa en menos de un mes.[7]

El camino de Acapulco a México, por el contrario, era "muy ruin" y se hallaba en mal estado. Pero tenía un elemento a su favor: su capacidad de albergar hasta doscientos barcos, según el virrey Martín Enríquez de

[6] Palazuelos, *Acapulco et Galion*, 2016, p. 75.
[7] García-Abásolo, "Expansión mexicana", 1982, p. 73.

Almanza, y era un puerto seguro,[8] lo que no había que escatimar en un contexto de creciente piratería. Fue el propio Andrés de Urdaneta quien inclinó la balanza hacia Acapulco, de manera que en 1573 este se convertiría entonces en una extensión de la ruta de la seda, es decir, en la puerta americana del Oriente. O, como lo diría más tarde Alexander von Humboldt, "el camino de Asia".

UN ITINERARIO DESAFIANTE

Conforme avanzaba el comercio transpacífico, y el tránsito de personas y mercancías por el camino Acapulco-México iba en aumento, no tardaron en escucharse voces de protesta ante el mal estado del recorrido. Desgaste físico, enfermedades y merma de mercadurías fueron las quejas recurrentes. Al virrey Enríquez incluso se le ocurrió cambiar la ruta, desviando a las embarcaciones provenientes de Cádiz hacia el puerto panameño de Nombre de Dios, y de allí transitar por tierra hacia El Realejo, en la fachada del Pacífico. Es decir, utilizar un trayecto ampliamente conocido en el comercio entre España y el Perú. El motivo era, según lo explicaba el virrey: "en todas cuantas flotas llegan a esta tierra [Nueva España], morir gran golpe de gente desde el puerto [de Acapulco] hasta llegar a esta ciudad [de México], y toda la más adolece y pasan hartos días primero que convalecen y vuelven en sí".[9]

Exagerado o no, lo cierto es que existen numerosos registros históricos que refieren las penurias experimentadas en esta ruta. Y no es para menos: el itinerario que se extendía a lo largo de cerca de 70 leguas –unos 300 km– presentaba una orografía desafiante para los transeúntes, quienes debían peregrinar entre los 0-2250 msnm. Debían atravesar afluentes caudalosos como el río Balsas, subir y bajar por la Sierra Madre del Sur, transitar de un clima cálido hacia otro frío, como lo veremos más adelante.

Por ello abundan historias de penalidades humanas, y la prestigiada sor Jerónima de la Asunción, nada menos que la fundadora del convento de Santa Clara en Manila –el primer convento femenino de clausura en Oriente – no escapó a las asperezas del camino. Después de salir de la ciudad de México para embarcarse en el Galeón rumbo a Filipinas en 1621, fue trans-

[8] *Ibid.*, p. 74.
[9] *Ibid.*, p. 75.

portada junto con otras siete monjas "en mulas con sillones de camino, de que las proveyeron en México: y padecieron notable trabajo, por ser grande la aspereza de los caminos, recios los soles, los calores insufribles, y la multitud de mosquitos intolerables".[10] Pero los padecimientos continuaron al llegar a Acapulco, pues "todas cayeron luego enfermas de calenturas por ser el temple de aquel puerto muy malsano, a causa de los grandes calores y humedades". La propia sor Jerónima estuvo a punto de no viajar a Filipinas, y el padre fray Joseph de Santa María decidió devolverla a México si no sanaba. Quizás el virrey Enríquez de Almanza no exageraba al querer cambiar la ruta por el istmo de Panamá para evitar este agotador trayecto, del que a pesar de las múltiples quejas, se siguió utilizando como el "camino de Asia".

Desde luego, los inconvenientes de autoridades, mercaderes y clérigos en el tránsito de esta ruta no se comparan con el desgaste físico de los trabajadores empleados en la construcción o aderezamiento de vías. Ya observamos en líneas anteriores los reclamos de los indios cargadores, sobre quienes pesaba el trabajo de transportar las mercancías de ida y vuelta. Algo similar ocurrió con los indios de repartimiento de las poblaciones aledañas al camino, pues sabemos por Danièle Dehouve que, a partir del siglo XVII, el trabajo forzado de los indios de Xicayán, Chilapa, Tlapa y Huamuxtitlán se orientó a la construcción de las murallas del puerto de Acapulco mediante la modalidad de repartimiento y a consecuencia de castigos judiciales.[11]

Los indios debían recorrer ese camino, distante de 60 a 70 leguas del puerto, y fue hasta la década de 1630 cuando los habitantes de Tlapa y Huamuxtitlán obtuvieron la dispensa virreinal para viajar hasta Acapulco, "de que ha resultado gran mortandad de naturales, demás de los que se mueren en la obra del puerto de Acapulco para donde se reparten, por el excesivo trabajo que padecen y ser tierra muy caliente y enferma de donde muchos se van muriendo…"[12] Este abuso por parte de los españoles también lo notó Francesco Carletti hacia finales del siglo XVI, al decir: "yo vi por el camino, al venir de Acapulco, que servían de ellos [los indios] hasta para llevar sus cosas, cargándolos como a bestias".[13] Incluso a principios del siglo XIX Alexander von Humboldt notaba que en la Nueva España no se había establecido el sistema de carretas debido al mal estado de los

[10] Quesada, *Exemplo*, 1713, p. 341.
[11] Dehouve, *Cuando los banqueros*, 2001, p. 120.
[12] AGN, Indios, vol. 13, f. 88v, citado en Dehouve, *ibid*., 2001, p. 120.
[13] Carletti, *Razonamiento*, 1976.

caminos. "Un número considerable de mestizos y de indios se emplea en conducir estas caravanas",[14] lo que constata que el transporte de mercancías recayó en los indios, la población mestiza y los esclavos durante todo el periodo colonial.

EL ITINERARIO PASO A PASO

El barón Alexander von Humboldt resumió en una frase lo que implicaba transitar el camino de Acapulco a México, "donde no se hace sino subir y bajar". Y efectivamente: a lo largo de las 70 leguas, los viajeros debían transitar por cuestas y pendientes (imagen 1), pero además era necesario cruzar ríos peligrosos como el Papagayo y el Mezcala.

Las primeras descripciones más puntuales del trayecto entre Acapulco y México provienen, curiosamente, de dos viajeros italianos: del mercader florentino Francesco Carletti (1596) y del viajero Giovanni Francesco Gemelli Careri (1697). Basándonos en el segundo, elaboramos un mapa que traza el itinerario día a día, señalando los lugares y el tipo de avituallamiento que se podía encontrar a lo largo de trece jornadas de camino (mapa 1).

Al salir de Acapulco, a media legua, los viajeros encontraban la primera guardia o control de mercancías y, para ello, los transeúntes debían conseguir una guía y una boleta del castellano de Acapulco para pasar la guardia, localizada en el sitio indicado. Después de la guardia, continuaba el camino para luego descansar en las cabañas de Venta del Atajo, donde solían pulular los mosquitos, pero donde también se encontraban arboledas de naranjas, limones y palo de Brasil, y se podía practicar la cacería. El camino continuaba por Venta de Ejido y Dos Arroyos, pues más adelante había que hacer la subida o cuesta del Papagayo, donde se localizaba Venta del Peregrino. El religioso Pedro Cubero Sebastián recuerda en su *Peregrinación del mundo* de 1682 que, de camino de Acapulco a México, lo pescó una tormenta precisamente en este tramo, en lo alto de la cumbre, "una tan gran tempestad de truenos, relámpagos y agua, que entendimos el cielo se venía abajo". Luego, había que descender para cruzar el río Papagayo, "de los ríos más temidos de toda la Nueva España, por haberse tragado tantos

[14] Humboldt, *Ensayo político*, 1966, p. 463.

Imagen 1. Perfil del Camino de Acapulco a México
(reconstitución de fragmento, 1804)

Fuente: Humboldt, *Ensayo político*, 1966, s. p.

hombres", según lo señaló el mismo religioso.[15] El barón Humboldt referiría un siglo más tarde que, en efecto, "estos torrentes, que en tiempos de sequedad no tienen 60 metros de ancho, en tiempos de lluvias tienen de 250 hasta 300 metros", y que en la época de las grandes avenidas, los arrieros debían esperar con sus cargas hasta una semana para poder atravesar en balsas el Papagayo, técnica a la que nos referiremos más adelante.[16]

Después del río se localizaba Venta del Cacahuatal, donde se pernoctaba, y al día siguiente se topaba con la primera aldea de importancia desde la salida de Acapulco, un lugar conocido como Dos Caminos. El alojamiento se realizaba en las casas del ayuntamiento, que estaban aderezadas para el recibimiento de viajeros; para entonces, los transeúntes caían rendidos y tenían la oportunidad de intercambiar mulas para poder continuar el largo trayecto. Enseguida se topaba con la aduana en Acahuizotla, donde los guardas inspeccionaban las mercancías, y más adelante se seguía hasta la aldea de Las Petaquillas, donde también se podía pernoctar en las casas del ayuntamiento. Zumpango, a diferencia de Chilpancingo, ofrecía mayores posibilidades a los viajeros, en cuyas casas municipales se podía descansar en lugares limpios y con comida fresca. Había que tomar fuerzas, ya que el siguiente paso era atravesar el "río de las Balsas", en Mezcala. La forma de cruzarlo en tiempos de lluvias era mediante plataformas de madera que flotaban gracias a unas calabazas empujadas por los indios adiestrados para dicho menester, como el propio Francesco Carletti lo señaló:

> Por el camino pasamos un río que se puede nombrar entre los grandes, y así es nombrado Río Grande entre los españoles; y puesto que no hay comodidad ni de puentes ni de barcas para pasarlo, nos fue menester, tal como hacen los demás, ponernos encima de un montón de calabazas grandes y secas atadas a una rejilla de cañas puesta sobre ellas, sobre la cual se pone la silla del caballo, que se hace pasar a nado, y sobre la silla se sienta uno, y luego cuatro de aquellos indios, uno por esquina de la dicha rejilla con las calabazas, nadando la empujan y conducen a la otra orilla del río, rompiendo la corriente del agua… cosa no menos peligrosa que aburrida, y máxime por las mercancías que se pasan cada año en tan gran cantidad y valor; y con todo no se pone remedio a ello, y pasa también con la misma dificultad y pe-

[15] Cubero, *Peregrinación*, 1682, p. 392.
[16] Humboldt, *Ensayo político*, 1966, p. 464.

> ligro el virrey, cuando va desde México para embarcarse en el dicho puerto de Acapulco para pasar al gobierno del Perú.[17]

Después de Mezcala, ante la falta de poblaciones adecuadas para recibir a los viajeros, muchas veces se pernoctaba al aire libre en los campos cercanos a los lagos. Al seguir por Amacuzac, Alpuyeca, Xochitepec y Cuernavaca, ya se sentía el clima más templado y los viajeros se preparaban para alcanzar la capital del virreinato, adonde se ingresaba por San Agustín de las Cuevas (Tlalpan) y, finalmente, se divisaban los edificios y la catedral de la ciudad de México, no sin antes rendir cuenta en la última aduana. Todo ese trayecto se hacía en alrededor de doce días, con aproximadamente 70 leguas recorridas.

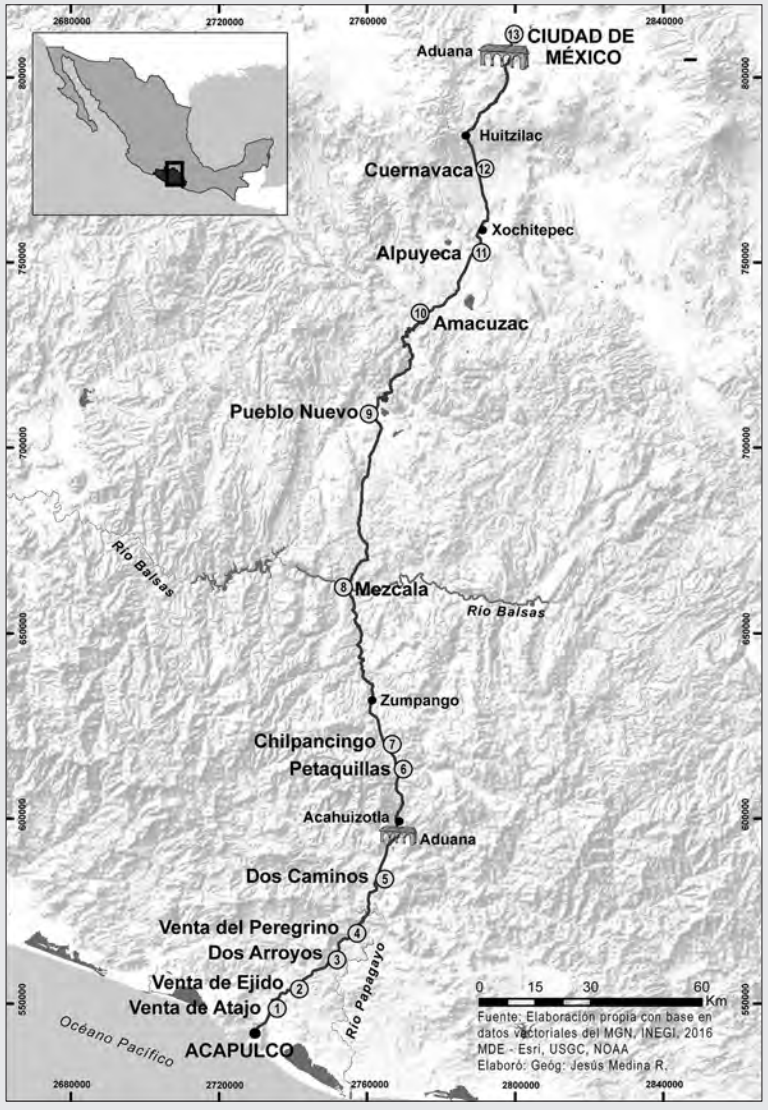
Debido a la orografía del terreno, el tipo de camino que se estableció fue el llamado de herradura, es decir, para el tránsito de mulas. Incluso el traslado de los víveres para el abastecimiento de los galeones que partían a Filipinas era complicado, pues la duración del trayecto y los intensos calores hacían que los alimentos llegaran en mal estado, especialmente la carne. Francisco Pérez Payán, a quien se otorgó el asiento de la carne, el pescado y el bizcocho del puerto de Acapulco en 1576, debía encargarse de "hacer abrir camino por donde haya de pasar el ganado que se trajere al dicho puerto para el dicho proveimiento desde donde están las estancias al dicho puerto, atento que hasta ahora no está abierto y por no lo estar se lleva la carne muerta que por ser la tierra caliente va corrupta".[18] Y es que alimentos tan necesarios como el bizcocho debían trasladarse incluso desde lugares como Puebla de los Ángeles, ante la falta de poblaciones cercanas al puerto que pudiesen proveer de comida fresca.

En realidad, el camino de Acapulco a México nunca estuvo a la altura de una vía tan relevante para el comercio entre Asia, América y Europa, ni siquiera al final de la época colonial. Hacia 1780, en plena época del reformismo borbónico, Rafael Vasco –teniente coronel del Regimiento de Asturias y castellano de Acapulco–, estuvo a cargo del mejoramiento del camino México-Acapulco y propuso dos proyectos para acabar con dos de los mayores obstáculos: el paso de los ríos Papagayo y Mezcala o Balsas.

[17] Carletti, *Razonamiento*, 1976, pp. 65-66.

[18] Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato, N.24, R.46, f. 3. García Abásolo trata sobre la disputa entre Francisco Pérez Payán y García de Albornoz por este asiento que se extendió varios años. García-Abásolo, "Expansión mexicana", 1982, pp. 76-78.

Mapa 1. El camino de México a Acapulco (siglo XVII)



Fuente: Con base en datos vectoriales del MGN, INEGI, 2016 MDE, ESRI, USGC, NOAA.
Elaboración: Jesús Medina R.

Disponemos de dos magníficos planos procedentes del Archivo General de Indias (imágenes 2 y 3).[19]

El Papagayo era un torrente de una extremada violencia en avenidas. Conforme al plano, "el diluvio de San Nicolás según voces de los ancianos" llegó a unas once varas[20] sobre el nivel de los tiempos de seca. En dos ocasiones en el siglo XVIII el río alcanzó los puntos extremos de su cauce, 230 varas. Así se diseñaba el puente, con pilares de más de diez metros de alto, y sobre una extensión cercana a los 200 m. En total se proyectaban doce arcos de fuerte sillería para resistir la fuerza de la corriente. Suponía una obra de gran calado y costo. Por eso Vasco añadía, como atenuante: es "en aquel paraje el plan del río peñasco vivo, y por consiguiente ventajosísimo para el ahorro de los costosos cimientos que para semejantes obras requiere".

Es probable que el costo disuadiera de hacer otro puente sobre el Mezcala, que estaba además más retirado del puerto. Vasco recuperó un ingenioso sistema, el de la tirolina o tirolesa. De lado a lado del río se extendía una cuerda o *maroma*. Sobre esta se desplazaba por un sistema de polea otra cuerda a la cual estaba amarrada una barca chata o plancha. Usando la fuerza de la corriente se movería en arco dicha barca de un extremo al otro, cargando y descargando hombres, mercancías y mulas. Pronosticaba el autor: había "acreditado la experiencia la sencillez de estas maniobras, su ningún riesgo aunque crezca el río mucho y el poco quebranto, así de la plancha, como de la polea, cuerda y demás útiles".

Los dos proyectos, aunque dispares, eran conformes a los tiempos de la Ilustración. El uno por su ingeniosidad, poco costoso, y la utilización de una energía poderosa, la fuerza hidráulica. El otro por el acompañamiento de una investigación en el pasado para determinar las circunstancias propias del río y así prevenir los riesgos de los desbordamientos súbitos del temible Papagayo. Por otro lado, la localización del puente era acorde con su fortaleza y las economías de material, amarrándolo sobre terrenos rocosos.

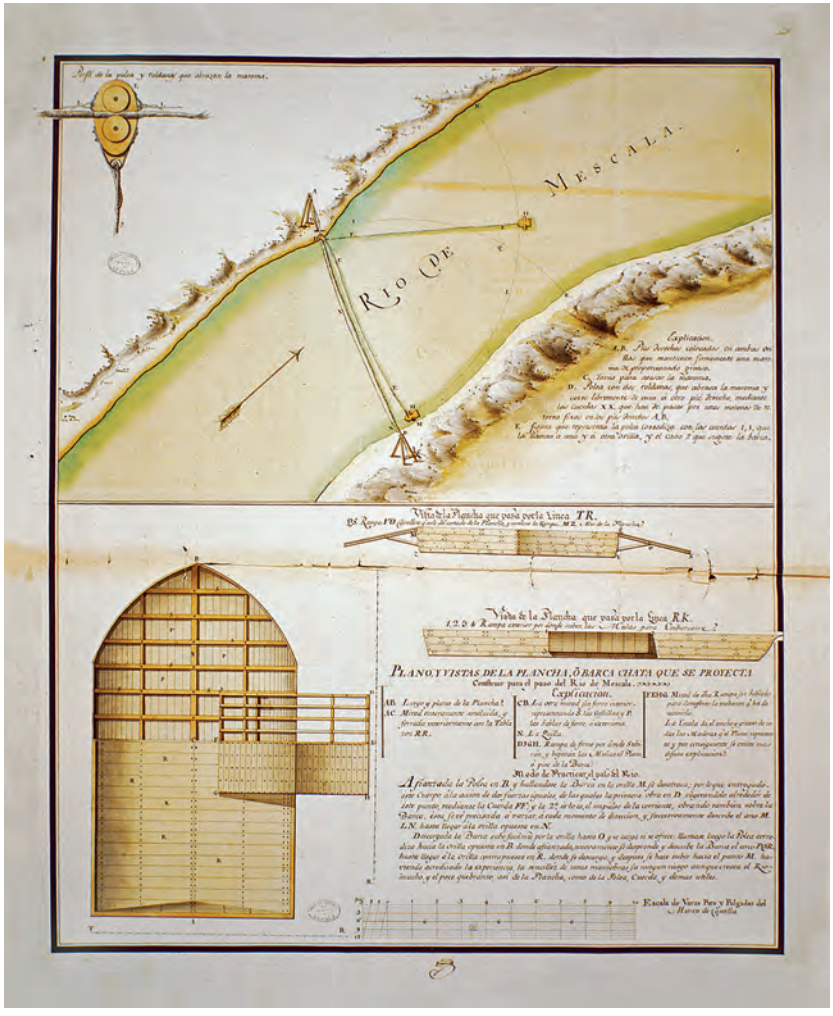
Queda una última pregunta: ¿cuál fue la efectividad de dichos proyectos? Existen indicios de que las obras sí se iniciaron, y que incluso se mejoraron algunos tramos del camino.[21] Pero, veinte años después, Humboldt

[19] Para el Papagayo, AGI, MP-México, 394; para el Mezcala, AGI, MP-México, 395. Se dice que el Papagayo está a 20 leguas del puerto; si damos a la legua la equivalencia de 4.5 kilómetros, es excesivo; la distancia llega a lo más a 10 leguas.

[20] Una vara equivale a 0.83 m.

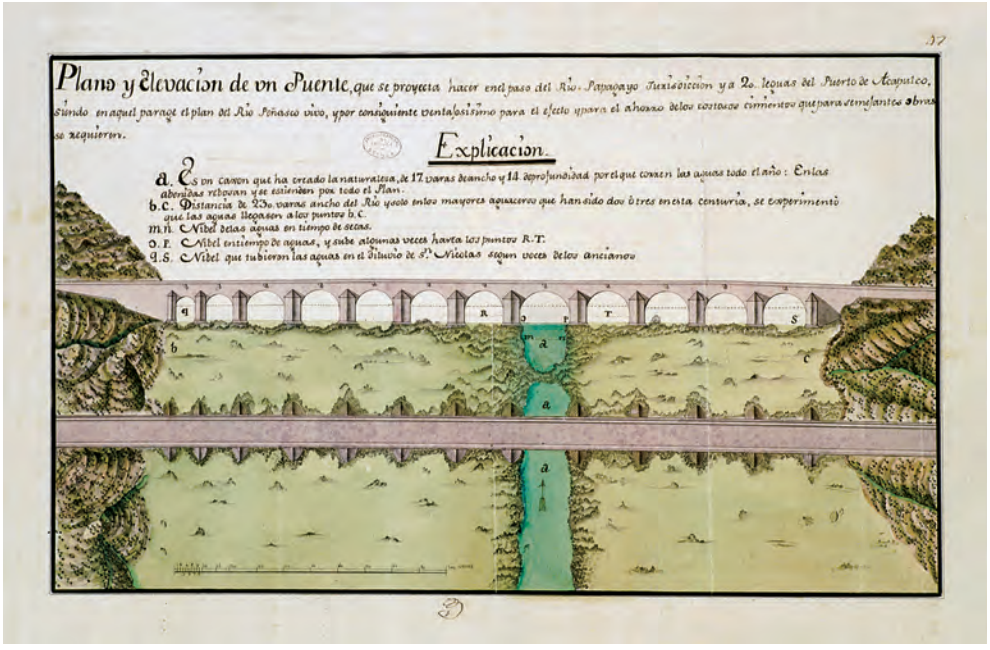
[21] Serrera ofrece un análisis detallado de los proyectos de Rafael Vasco en Serrera. Véase "Camino de Asia", 2006, pp. 222-225.

Imagen 2. Plano y vistas de la plancha o barca chata que se proyecta construir para el paso del río Mezcala



Fuente: Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Mapas y Planos, México N. 395.

Imagen 3. Plano y elevación de un puente que se proyecta hacer en el paso del río Papagayo



Fuente: Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Mapas y Planos, México N. 394.

permite dar respuestas: siguió pasando el Mezcala a la antigua, como en tiempos prehispánicos, "con calabazas silvestres secas y cañas atadas encima": nada de tirolina ni de barca chata. Pasando por el vado del Papagayo vio los restos de alguna tentativa de construir un puente, "muchos trozos de pilares construidos con enormes piedras de sillería, que la corriente se había llevado antes que los arcos estuviesen concluidos".[22] Una vez más, la naturaleza había triunfado.

CAMINOS ALTERNOS

Hubo otras poblaciones que si bien no estaban en la ruta directa entre Acapulco y México, crecieron y se dinamizaron a partir del comercio del Galeón, como fue el caso de Tlapa y de Chilapa, que siguiendo por Atlixco llegaban hasta Puebla y Veracruz en un recorrido de entre cuatro y seis semanas.[23] Recordemos que Veracruz era el puerto de salida de mercancías del reino novohispano hacia la Metrópoli, por lo que incentivó el tránsito de otros caminos desde Acapulco, sin pasar por la ciudad de México. El religioso Pedro Cubero Sebastián, al regresar de Asia, tomó este camino en la década de 1670, y al salir de Acapulco transitó por Tixtla, donde residían muchos españoles que escapaban del calor del puerto de Acapulco –incluido su alcalde mayor–, para luego alcanzar Chilapa, Atlixco y Puebla de los Ángeles.[24]

Otra vía hacia Veracruz era la conexión Acapulco-Huatulco, que subía por el río Coatzacoalcos a través del istmo de Tehuantepec y, como vimos anteriormente, era un camino prehispánico que se siguió utilizando después de la conquista. Esta ruta incluso se llegó a utilizar en los preparativos de la expedición de Legazpi-Urdaneta en la década de 1560, pero había un inconveniente según lo reportó en 1609 el virrey Luis de Velasco el Joven: "navegar las barcas cargadas de los dichos pertrechos por la mar hasta subir al río [Coatzacoalcos], es dificultosa y con riesgo por ser en tiempos contrarios de nortes en que podrían peligrar". Además, "las barcas que han de ir cargadas… por el río [Coatzacoalcos] dificultosamente pueden navegar si no es en tiempo de aguas que el río se aumenta, que es por los meses

[22] Humboldt, *Ensayo político*, 1966, p. 464.
[23] Palazuelos, *Acapulco et Galion*, 2016, p. 77.
[24] Cubero, *Peregrinación*, 1682, p. 393.

de junio, julio, agosto y parte de septiembre".[25] Es decir, había que empatar los tiempos del Galeón, las crecidas del río y la llegada de las flotas por el Atlántico, algo imposible de alcanzar. Por ello, la ruta de Acapulco-México, con todo y sus asegunes, seguía siendo el paso obligado de uno de los mayores flujos comerciales en la primera globalización temprana.

El comercio con el Oriente dinamizó el comercio regional y, con ello, la habilitación de otros caminos, como el de Acapulco a Valladolid. Para su tránsito, se partía del puerto acapulqueño hacia Zihuatanejo e Ixtapa, y subiendo por la tierra caliente michoacana, donde la Huacana conectaba más tarde con Santa Clara del Cobre y Pátzcuaro –donde se estableció una garita–, hasta llegar a la capital vallisoletana. Parte de este itinerario funcionó además para el traslado de los diezmos de la provincia de Zacatula hasta Valladolid, que en muchas ocasiones se pagó en especie con botijas de vino de cocos, un destilado que se producía en algunas haciendas de la costa y cuya técnica se introdujo por los filipinos que arribaron en el Galeón de Manila.[26] Se trataba de un trayecto difícil, con "leguas grandes, de tierra muy doblada, caminos muy torcidos, muy malos de caminar por las grandes quebradas, y piedras y malos pasos que hay; que si no abriesen cada año los caminos, no se podría caminar", según informa la Relación de Zacatula.[27]

LA CIRCULACIÓN DE MERCANCÍAS, PLANTAS Y TÉCNICAS

La historia de las mercancías asiáticas y americanas que transitaron a través del camino de México-Acapulco-México es muy extensa y no es nuestro propósito abordarla para los fines de este texto. Pero sí debemos señalar que este dificultoso trayecto cobraba vida en los días de la Feria de Acapulco, que si bien se realizaba durante los primeros meses del año, a decir de Carmen Yuste, este circuito comercial se desarrollaría a lo largo de dos años, cuando "se podía conocer y estimar las ganancias obtenidas" tanto para los mercaderes asentados en Manila como para los novohispanos.[28] A finales de noviembre, en ocasiones hasta el mes de enero, arribaba el Galeón de Acapulco, justo a tiempo para descargar y registrar en la Real Caja

[25] Citado en Calvo, *Espadas y plumas*, 2019, pp. 109-110.
[26] Machuca, *Vino de cocos*, 2018, p. 303.
[27] Vascones, "Relación", 1987, pp. 447-462.
[28] Yuste, *Emporios transpacíficos*, 2007, p. 30.

las mercancías que serían vendidas en la feria durante el mes de febrero. A su regreso, los compradores, como el prior de Tlapa en 1610, regresaban cargados con mulas llenas de mercancías de China "para revenderlas a los indios después a precios no moderados".[29] Yuste señala que, además de pequeños mercaderes que adquirían piezas sueltas, arribaban al puerto comerciantes desde el Altiplano, de Oaxaca y de Puebla y, sobre todo, representantes de ricos almaceneros de la ciudad de México a fin de acordar cantidades y precios. No obstante, las ventas se efectuaban por lotes completos de mercancía, cuyo precio era fijado en privado según la cantidad de plata disponible en el puerto. Si bien el pago de las transacciones era con grana cochinilla, añil, jabón y sombreros de paño, "la plata representaba entre 96% y 99% de los registros en el conjunto de los embarques al tornaviaje del Galeón",[30] que en julio partía rumbo a las Filipinas.

Pero además del traslado de mercancías, por esta vía se diseminaron ideas, inspiraciones y técnicas artísticas, evidentes en las lacas michoacanas que se elaboraban a partir del siglo XVIII con una clara inspiración asiática.[31] El arte culinario no escapó a las influencias venidas de Asia: por esta vía también circularon saberes gastronómicos en torno a las especias y la palma de coco, de manera que distintos recetarios de cocina que datan del siglo XVIII incluyen en sus listas platillos como ante de coco, leche de coco, cocadas y otras delicias procedentes del mundo filipino.[32]

Las plantas, fieles acompañantes del colonialismo ecológico, desfilaron en ambos sentidos por el camino de México-Acapulco, transformando con ello los paisajes tropicales de México y Filipinas. Por citar un ejemplo: en 1573, el virrey Martín Enríquez de Almanza informó al rey Felipe II que habían llegado desde Filipinas algunos ejemplares de tamarindo (*Tamarindus indica*), y que en Acapulco se habían cultivado con éxito; en cambio, se hicieron intentos en Cuernavaca, donde se estableció un jardín de aclimatación de plantas, pero el tamarindo no rindió los frutos esperados, pues "quiere tierra muy caliente y húmeda y algún riego […] por donde parece que los aires de la costa de la mar le ayudan".[33] Con el tiempo, estas plantas tomaron cartas de naturalización en los lugares donde se aclimataron, de

[29] Dehouve, *Cuando los banqueros*, 2001, p. 122.
[30] Yuste, *Emporios*, 2007, pp. 261-262, 275.
[31] Garabana, "Comercio", 1971, pp. 65-68.
[32] Sobre esta materia, véase Machuca, "Influencia", 2019, pp. 37-45, y Piza y Machuca, "Guinatán", 2017.
[33] AGI, México, 19, N. 102.

manera que hoy en día es difícil distinguir para el grueso de la población cuál es la procedencia de diversas especies del reino vegetal.

EPÍLOGO

En la década de 1790, tras la apertura comercial del puerto de San Blas con Filipinas, el puerto de Acapulco fue cediendo terreno a otros establecimientos portuarios y al predominio económico que había adquirido en el comercio asiático.[34] Y en 1815, tras el movimiento de independencia en la Nueva España, se suprimió el legendario Galeón de Manila, iniciando con ello una etapa de serias dificultades económicas para la región acapulqueña, de la que no se repondría en los años venideros.

De acuerdo con Eduardo Miranda Arrieta, después de la independencia de México, Acapulco y su región experimentaron un proceso de desarticulación respecto a la capital del país, debido en parte a luchas internas que relegaron al puerto acapulqueño a un lugar secundario en la geografía política de México. Es cierto que a mediados del siglo XIX se llegaron a exportar algunas frutas frescas y vainilla hacia destinos estadunidenses, como San Francisco, pero los volúmenes de carga eran poco significativos respecto a lo que podían exportar Manzanillo o Mazatlán en la misma época. Las razones: el alto costo del envío de mercancías desde el interior del país y los problemas relacionados con el bandolerismo. Si bien desde la época de Antonio López de Santa-Anna, en la década de 1840, se propusieron varios proyectos de rehabilitación del camino, fue hasta 1910 cuando en pleno ocaso del porfiriato y el auge del ferrocarril se inauguró el tramo de la carretera de México a Chilpancingo, aunque la continuación hasta Acapulco tuvo que esperar varios años más.[35]

Finalmente, la inauguración de la carretera México-Acapulco se hizo realidad en noviembre de 1927, cuando llegó el primer automóvil procedente de la capital mexicana. Así, los doce días que se empleaban para transitar esta vía en la época colonial se redujeron a sólo 36 horas. Los años posteriores vieron nuevas mejoras, como la construcción del puente sobre el río Mezcala en 1931, el inicio de la autopista México-Cuernavaca en 1952 y el de la Autopista del Sol en 1994, lo que acercó a los turistas capitalinos y de

[34] Pinzón, *Acciones y reacciones*, 2011, p. 244.
[35] La información de este párrafo procede de Miranda, "Camino Real", 1991, pp. 86-95.

Fotografía 1. Carretera hacia Acapulco, vista panorámica (1935)

Fuente: Fototeca Nacional del INAH. Colección Culhuacán. SECRETARÍA DE CULTURA. –INAH. –FOTOTECA NACIONAL. –MEX. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Fotografía 2. Camino Real a Acapulco (1920-1925)

Fuente: Fototeca Nacional del INAH. Colección Casasola. SECRETARÍA DE CULTURA. –INAH. –FOTOTECA NACIONAL. –MEX. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Fotografía 3. Puente sobre el río Mezcala en la carretera México-Acapulco (1950)

Fuente: Fototeca Nacional del INAH. Colección Casasola. SECRETARÍA DE CULTURA. –INAH. –FOTOTECA NACIONAL. –MEX. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

otras partes del país al puerto de Acapulco en un mínimo de horas.[36] Han tenido que pasar cerca de 450 años para que las condiciones del camino entre México y Acapulco estén por fin a la altura de su importancia histórica, económica y cultural. Estamos de acuerdo con Alexander von Humboldt, para quien Acapulco fue "nunca bastante elogiado".

FUENTES CONSULTADAS

Archivo

AGI Archivo General de Indias

Bibliografía

Calvo, Thomas, *Espadas y plumas en la monarquía hispana. Alonso de Contreras y otras vidas de soldados (1600-1650)*, Madrid, Casa de Velázquez/El Colegio de Michoacán, 2019.

Cárdenas Gómez, Érika Patricia, "El camino de Acapulco hacia la Ciudad de México", *Estudios y perspectivas en turismo*, Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos, vol. 28, 2019, Buenos Aires, Argentina, pp. 227-248.

Carletti, Francesco, *Razonamiento de mi viaje alrededor del mundo (1594-1606)*, edición, notas y traducción Francisca Perujo, México, Coordinación de Humanidades-UNAM, 1976 (Nueva Biblioteca Mexicana, 149).

Cubero Sebastián, Pedro, *Peregrinación del Mundo*, Nápoles, Carlos Porfile, 1682.

Dehouve, Danièle, *Cuando los banqueros eran santos. Historia económica y social de la provincia de Tlapa, Guerrero*, Chilpancingo, Universidad Autónoma de Guerrero, 2001.

Garabana, Antonio Francisco, "El comercio de Oriente en la provincia mexicana", *Artes de México*, núm. 143, 1971, México, pp. 65-68.

García-Abásolo, Antonio, "La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580), *Historia Mexicana*, Colegio de México, vol. 32 (1), julio-septiembre, 1982, México, pp. 55-88.

[36] Una síntesis de estos acontecimientos se puede encontrar en Cárdenas, "Camino de Acapulco, 2019, pp. 227-248.

Gemelli Careri, Giovanni Francesco, *Viaje a la Nueva España*, edición, notas y traducción Francisca Perujo, 2ª ed., México, Coordinación de Humanidades-UNAM, 2002 (Nueva Biblioteca Mexicana, 29).

Humboldt, Alejandro de, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, estudio preliminar, cotejos, notas y anexos de Juan A. Ortega y Medina, México, Porrúa, 1966 ("Sepan cuantos…", 29).

León-Portilla, Miguel, "De México-Tenochtitlan a Acapulco en tiempos de Ahuítzotl", *Estudios de Cultura Náhuatl*, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, vol. 42, agosto, 2011, México, pp. 42-62.

Machuca, Paulina, *El vino de cocos en la Nueva España. Historia de una transculturación en el siglo XVII*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2018.

_____, "La influencia filipina en la cocina colimense" en Nicolás Mejía Terríquez, *Costas de Colima. Cocina de mar, corazón de tierra*, México, 2019, pp. 37-45.

Miranda Arrieta, Eduardo, "El Camino Real México-Acapulco en el siglo XIX", *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, núm. 14, julio-diciembre, 1991, Morelia, pp. 86-95.

Palazuelos Mazars, Beatriz, *Acapulco et le Galion de Manille. La réalité quotidienne d'un port au XVIIe siècle*, París, L'Harmattan, 2016.

Pinzón Ríos, Guadalupe, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM/Instituto Mora, 2011.

Piza López, Maricruz y Paulina Machuca, "El guinatán: un platillo de origen filipino en la Costa Grande de Guerrero", *Cuadernos de Nutrición*, Fomento de Nutrición y Salud, A.C., vol. 40, núm. 6, 2017, México, pp. 222-227.

Quesada, Fray Ginés de, *Exemplo de todas las virtudes y vida milagrosa de la venerable madre Geronyma de la Assumpcion, abadesa y fundadora del Convento de la Concepción de la Virgen Nuestra Señora de Monjas Descalças de Nuestra Madre Santa Clara de la ciudad de Manila*, México, Imprenta de la Viuda de Miguel de Rivera, 1713.

Serrera, Ramón María, "El camino de Asia. La ruta de México a Acapulco" en Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 211-234.

Vascones, Hernando de, "Relación de la villa de Zacatula" en René Acuña (ed.), *Relaciones geográficas del siglo XVI: Michoacán*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas-UNAM, 1987, pp. 447-462 (Etnohistoria, serie Antropológica, 74).

Von Mentz, Brígida, "Rutas al Pacífico. Caminos, transporte y comercio desde el periodo prehispánico hasta el siglo XIX (desde el norte de Guerrero)", *Historia 2.0. Conocimiento histórico en clave digital*, Asociación Historia Abierta, año VI, núm. 11, enero-junio, 2016, Colombia, pp. 57-84.

Widmer, Rolf, *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*, México, Dirección General de Publicaciones-CONACULTA, 1990.

Yuste López, Carmen, *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila (1710-1815)*, México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 2007 (Serie Historia Novohispana, 78).

EL CAMINO REAL DE TIERRA ADENTRO Y LOS CAMINOS LOCALES DE XILOTEPEC Y SOYANIQUILPAN EN EL SIGLO XVIII*

Mauricio Alejandro Lovera Limberg

A Sofia

INTRODUCCIÓN

El Camino Real de Tierra Adentro, también conocido como camino de la plata o camino a Santa Fe, comenzaba en la capital de Nueva España, hoy día Ciudad de México, y terminaba en Santa Fe, actualmente localizado en Estados Unidos. Esta ruta comercial, de aproximadamente 2 900 km, pasaba por más de 80 sitios, entre pueblos, ciudades y parajes, constituyendo una red vial que articuló diversas regiones. A su vez, fue un complejo sistema de comunicación compuesto por varios elementos que permitieron transitarlo, algunos de los cuales fueron puentes, empedrados, presidios, mesones y los caminos locales de las poblaciones.

Este camino se construyó en tres etapas rumbo al norte. La primera (1526-1538) comenzó en la Ciudad de México y concluyó en Querétaro,[1] la segunda (1542-1550) continuó de Querétaro a Zacatecas,[2] en esta etapa

* Este trabajo se desprende de la investigación con la que el presente autor obtuvo el grado de maestro en Geografía Humana por el Colegio de Michoacán. Agradezco a la coordinadora de la presente obra, doctora Beatriz Rojas, por la invitación, al doctor José Luis Alcauter Guzmán por el apoyo y al maestro Ricardo Valadez Vázquez por sus comentarios.

[1] De los Reyes, *Caminos*, 1991, p. 33.

[2] Fray Ysidro de San Miguel menciona que fray Sebastián de Aparicio fue el responsable de que este tramo del Camino Real fuera transitable, pues su correligionario introdujo carros y carretas en su ir y venir para evangelizar y comerciar productos. San Miguel, *Parayso*, 1695, cap. 7-8, lib. 1,

se formaron los ramales hacia Guadalajara y San Luis Potosí,[3] la tercera arribó a Durango a finales del siglo XVI y principios del XVII, permitiendo llegar a lugares cercanos al río Bravo, como la Real Villa de la Santa Fe de San Francisco, fundada en 1610.[4] El Camino Real no se planificó con la finalidad de comunicar a la Ciudad de México con Santa Fe, esta expansión se debió a la exploración de nuevos territorios en búsqueda de recursos naturales,[5] lo que provocó que se fundaran nuevos poblados,[6] tal es el caso de Chihuahua, que en 1709 era conocido como Real de San Francisco y en 1718, ya con la categoría de villa, se renombró como San Felipe el Real de Chihuahua.[7]

Una sección del Camino Real pasaba por la alcaldía de Xilotepec, la cual se encontraba en la primera etapa de la ruta que va de la Ciudad de México a Querétaro. Esta vía de comunicación tuvo un gran impacto en el desarrollo de la región, ya que en los primeros años de la época novohispana la referida alcaldía fue un punto de partida para explorar el norte, pues los conquistadores españoles, sus aliados indígenas y los primeros religiosos pasaron por allí, y tiempo después siguió siendo un punto importante entre los yacimientos mineros y la capital.[8]

En el siglo XVIII la alcaldía de Xilotepec se conformaba por doce cabeceras, las cuales eran: Xilotepec, Huichapan, Alfajayucan, Tecozautla,

---

pp. 16-18. Ysidro de San Miguel: Oaraysi cultivado de las más senzilla prudencia virtudes practicadas en la inocentísima vida del V. siervo de Dios, y portentoso varón Fr. Sebastián de Aparicio, religioso lego de la regular observancia en nuestro P.S. Francisco, hijo de la Santa Provincia del Santo Evangelio de México, etc. Juan Vernuccio y Nicolas Layno, Napoles, Italia. Digitalización de la Biblioteca digital Hispánica, Biblioteca Nacional de España, 1695, <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000052038&page=1> [Consulta: el 10 de agosto de 2020.]

[3] Serrera Contreras, *Tráfico*, 1992, p. 39.

[4] Laorden Jiménez, "Cinco caminos", 2018, p. 40.

[5] Debemos tener en cuenta que algunos de estos territorios ya habían sido explorados parcialmente. La expedición fallida que en 1527 estuvo al mando de Pánfilo de Narváez, cuyo objetivo era conquistar y gobernar las tierras del cabo de la Florida, es parecida a la de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, quien anduvo ocho años de pueblo en pueblo hasta que encontró las avanzadas de Nuño de Guzmán en el recién fundado San Miguel de Culiacán, en 1536. Por su parte, Fray Marcos de Niza y Francisco Vázquez de Coronado realizaron entre 1540 y 1542 otra expedición hasta lo que hoy es Arizona. Estas exploraciones dieron pie a otras más. Entre 1581 y 1593 fray Agustín Rodríguez, Francisco Sánchez Chamuscado, Antonio de Espejo, Gaspar Castaño de Sosa, Juan Morlete, Francisco Leyva y Antonio Gutiérrez de Humana exploraron los actuales territorios de Albuquerque. En 1595 Juan de Oñate y Salazar firmó las capitulaciones en Ciudad de México para poblar el norte, formando una caravana de cerca de 400 personas y 83 carretas, y tiempo después parte de esta gente fundó nuevas poblaciones. Véase Laorden, "Cinco caminos", 2018, pp. 39-40.

[6] Cramaussel, "Camino Real", 2006, p. 322.

[7] Jackson, *Following*, 2006, p. 116.

[8] Brambila y Avilés, "Puerta del camino", 2006, p. 330.

Tlautla, Soyaniquilpan, Acambay, Aculco, Chapa de Mota, Timilpan, Tasquillo y Chapatongo.[9] De estas, las dos primeras eran las más importantes porque Xilotepec era la sede del gobierno indígena, mientras que en Huichapan residía el alcalde mayor. Por ello, en la documentación de archivo se puede encontrar "jurisdicción de Xilotepec" o "jurisdicción de Huichapan" cuando se refieren a la alcaldía. Si bien el Camino Real pasaba por la alcaldía de Xilotepec, no lo hacía por todas sus cabeceras, pues de las doce sólo pasaba por la sede del gobierno indígena, Soyaniquilpan y Tlautla.

A pesar de que el Camino Real pasaba por Xilotepec, Soyaniquilpan y Tlautla, lo que permitió que estos tres pueblos tuvieran un rápido acceso para comunicarse entre sí, la investigación de archivo nos permite decir que los primeros dos asentamientos tuvieron una estrecha relación, originada por su cercanía geográfica; a diferencia de Tlautla, el asentamiento más sureño, que por su ubicación se relacionó con Tepeji del Río. Además de lo anterior, el vínculo que existió entre los referidos dos pueblos se debió a que compartían una red de caminos locales que les permitió comunicarse entre sí y con sus pueblos sujetos, al tiempo que tenían acceso a la vía principal, o sea el Camino Real. Esto benefició a los ranchos y haciendas de Xilotepec y Soyaniquilpan,[10] los cuales se dedicaban al cultivo de maíz y trigo que comerciaron con diferentes lugares, resultado de su cercanía con el Camino Real.

El presente artículo trata la red de caminos locales que existieron en Xilotepec y Soyaniquilpan en el siglo XVIII, la cual permitió que las dos cabeceras con sus sujetos, ranchos y haciendas se comunicaran entre sí, al tiempo que tenían acceso al Camino Real de Tierra Adentro (mapa 1). De esta manera, el trabajo comenzará por hablar de la red de caminos locales que permitió que Xilotepec y Soyaniquilpan interactuaran con sus sujetos. Se continuará con los caminos que posibilitaron que los ranchos y haciendas de las dos cabeceras tuvieran acceso tanto a los pueblos como a la vía principal. Se proseguirá con los restos materiales del Camino Real, producto del trabajo de campo, y concluye con algunas reflexiones.

[9] Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Alcaldes mayores, vol. 10, f. 239; AGN, Tierras, vol. 1063, exp. 7, f. 2; AGN, Tierras, vol. 1469, exp. 3, f. 264; AGN, Tierras, vol. 1494, exp. 3, f. 1; AGN, Tierras, vol. 2098, exp. 13, f. 6; AGN, Tierras, vol. 2687, exp. 31, f. 2; AGN, Tierras, vol. 2774, exp. 10, f. 10; AGN, Tierras, vol. 2851, exp. 4, fs. 32; AGN, Tierras, vol. 2872, exp. 5, f. 13; AGN, Tierras, vol. 2999, exp. 1, f. 35; AGN, Tierras, vol. 3002, exp. 9, f. 1.

[10] Xilotepec se traduce como "El cerro (*tepe-tl*) de la mazorca tierna (*xilo-tl*)"; y Soyaniquilpan se traduce como "Sobre (*-pan*) el río (*a-tl*) que rompe (*tzayani-*) la yerba (*quil-itl*)".

LA RED DE CAMINOS DE LAS CABECERAS CON SUS SUJETOS

En el siglo XVIII la cabecera de Xilotepec, también llamada San Pedro y San Pablo Xilotepec, estaba compuesta por los siguientes cinco pueblos sujetos: Santiago Oxthoc, San Lorenzo Texcaltitlán,[11] San Miguelito,[12] Santa María Magdalena Calpulalpan y San Pablo Huantepec.[13] De estos, los primeros cuatro se ubican a 20, 23, 13 y 15 kilómetros al norte de la cabecera, respectivamente; mientras que el último de la lista está a cinco kilómetros en dirección al noreste. Por su parte, Soyaniquilpan, la otra cabecera que tratamos, sólo tenía un sujeto, San Luis Atongo,[14] ubicado a ocho kilómetros hacia el este.

Como se mencionó, estas cabeceras se comunicaban con sus sujetos a través de un complejo sistema de caminos locales, los que podían ser de a pie, de herradura y de arriería. Los primeros se caracterizaban por su estrechez, pues medían de uno a tres metros, y se crearon por el continuo transitar de la gente; los segundos tenían un ancho de dos a cinco metros y algunos tramos estaban empedrados, lo que permitió que por allí pasaran con mayor facilidad caballos, carretas menores, recuas de mulas y ganado menor,[15] los últimos, también conocidos como *caminos de cañada* o camino real de partidas, tenían un ancho de diez a doce metros, contaban con escaso empedrado y eran usados para mover ganado menor y mayor.[16] Estos caminos se hicieron con una infraestructura mínima, pues en varios puntos de la ruta se colocaban improvisados puentes y, en algunos casos, estaban delimitados por bardas de piedra. Asimismo, debido a su carácter local, su distancia era corta.

Como parte de la investigación se registraron los caminos locales en dos etapas, la de archivo y la de campo. Para la primera se consultaron los ramos de Tierras y Mapas, planos e ilustraciones del Archivo General de la Nación, así como del Archivo General de Indias. La finalidad fue conocer,

[11] Sabemos que el actual pueblo de San Lorenzo Nenamicoyan fue San Lorenzo Texcaltitlán, hecho que en 1847 pudieron comprobar los pobladores cuando pidieron al director del Archivo General de la Nación los títulos de su pueblo. AGN, Tierras, vol. 2740, exp. 2740, f. 1.

[12] Llamado hoy en día San Miguel de la Victoria.

[13] AGN, Tierras, vol. 1441, exp. 9, f. 5; AGN, Tierras, vol. 1710, exp. 1, f. 5; AGN, Tierras, vol. 2740, exp. 15, f. 10; AGN, Tierras, vol. 2774, exp. 10, f. 10; AGN, Tierras, vol. 3673, exp. 10, f. 1.

[14] AGN, Tierras, vol. 1063, exp. 7, f. 1.

[15] Patterson y Nieto, "Muchos caminos", 2011, p. 102.

[16] García Martínez, "Caminos del ganado", 1995, pp. 17-19.

históricamente, el tránsito de estas rutas y la conformación del espacio. Para la segunda se realizaron recorridos sistemáticos, organizados en unidades espaciales de 16 km², con el fin de observar modificaciones en el paisaje y así poder ubicar los caminos. La historia oral fue un apoyo en campo que nos permitió ubicar ciertos parajes, pues los actores clave, personas de la tercera edad, son quienes saben por dónde pasaban estas vías.

Xilotepec y Soyaniquilpan se comunicaban a través de un camino de herradura que atravesaba la primera cabecera e iba a la segunda, para terminar entroncándose con el Camino Real. Este camino tenía algunas veredas que llevaban a los campos de cultivo de ambas cabeceras,[17] lo que provocó una constante interacción entre la población de ambos sitios. Esta vía era importante, puesto que, además de lo mencionado, a partir de ella salían otros caminos que iban tanto a pueblos sujetos como a haciendas y ranchos. De momento nos ocuparemos de aquellos que comunicaban a Xilotepec con sus sujetos, para lo cual se han identificado dos rutas. La primera por el noreste hasta San Pablo Huantepec y la segunda al noroeste hasta Santa María Magdalena Calpulalpan.[18]

La primera ruta es un camino de herradura de tres a cinco metros de ancho con algunos tramos empedrados. Según los pobladores, esta se conoce como Camino Real de San Pablo y está representada en un mapa de 1784 con el nombre de Camino Real de Atongo.[19] El camino pasa por unos llanos y la cruz de Dhendo.[20] La segunda ruta va al noroeste, rumbo a Santa María Magdalena Calpulalpan. Este es un camino de herradura que a la fecha tiene un ancho de tres a cinco metros. El camino pasa cerca del rancho Canalejas, hoy conocido como localidad de Canalejas, y llega a un punto llamado Casas Quemadas, donde entronca con un ramal del Camino Real de nombre *Zacatecano*. A partir del referido entronque, sigue el camino rumbo al noroeste hasta llegar a Calpulalpan, pasando por el rancho de la cofradía del Santísimo Sacramento,[21] hoy conocido como hacienda de Calpulalpan.

[17] Estas veredas fueron referidas por los pobladores de las localidades, pero muchas de ellas no existen ya debido a la transformación del espacio rural.

[18] Huantepec se traduce como "Junto (*huan-*) al cerro (*-tepetl*)", y Calpulalpan se traduce como "Donde (*-pan*) están los barrios (*calpulli-*)".

[19] AGN, Mapas, planos e ilustraciones, núm. 1362.

[20] Se llama Cruz de Dhendo porque ahí se encuentra una cruz monolítica del siglo XVI. Dhendo proviene de la palabra otomí *endho* y significa "arrojar piedras". Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario*, 2010, p. 58.

[21] AGN, Tierras, vol. 3673, exp. 10, f. 3.

Desde Calpulalpan hacia el este se encuentra San Miguelito, lugares separados por dos cerros, uno llamado Beró y el otro Cuzda.[22] Para acceder desde el primer asentamiento al segundo se puede hacer uso de dos caminos: uno de a pie y el otro de herradura. El primero sube por el cerro Beró y tiene un ancho de uno a dos metros. El segundo, con un ancho de dos a tres metros, pasa en medio de los dos cerros y corre paralelo al Camino Real. A partir de San Miguelito se puede llegar, siguiendo el mismo camino, a Santiago Oxthoc, San Lorenzo Texcaltitlán y Huichapan,[23] pasando por una presa y ranchos.[24] Se sabe que esta ruta era recorrida en el siglo XVIII porque los documentos de archivo mencionan que los caciques y tenientes la transitaban.[25]

Los caminos locales que describimos se caracterizan por estar en zonas fáciles de transitar. La topografía de los lugares es, en su mayoría, plana y no representa un mayor esfuerzo. Las evidencias materiales de las vías locales son escasas, la ausencia de puentes fue común entre las rutas así como la escasez de bardas. Los usos contemporáneos de los caminos son varios, algunos se ocupan para mover ganado, otros son caminos de terracería y asfalto que comunican a las actuales localidades, mientras que otros han desaparecido debido a las autopistas de la región que permiten un mejor tránsito. Estos cambios en los caminos nos hablan de las dinámicas socio-espaciales que las poblaciones han experimentado, algunas con el cambio de las actividades agrícolas por actividades industriales y otras con migración en busca de mejores condiciones económicas.

[22] La gente que habita alrededor de estos dos cerros desconoce tanto el significado de sus nombres como el idioma del que provienen. Al ser Xilotepec una zona *hñähñu*, se buscó en un diccionario otomí alguna palabra similar, encontrándose lo siguiente: para *Beró* se hallaron dos palabras, *beto*, que se traduce como "Nieta(o)", y "betho", que significa "Faltar todavía"; mientras que Cuzda puede vincularse a dos vocablos: *kuxhyä*, que significa "Agujero", y *ku'sta*, que dice "El que agacha la frente". Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario*, 2010, pp. 26-146.

[23] *Oxthoc* se traduce como "cueva" (*oxtoc*); Texcaltitlan como "Donde (*-tlan*) está la casa (*-cal-li*) de piedra (*te-tl*)"; *Huichapan* como "Sobre (*-pan*) el río (*a-tl*) de los sauces (*huexotl*)".

[24] Los ranchos por los que pasa son Deguedo y Paye. La presa es conocida como La Goleta y se construyó a petición del marqués del Villar del Águila en 1719. Laviada, *Vida y muerte*, 1984, p. 5.

[25] AGN Alcaldes mayores, vol. 10, fs. 237-238.

LOS CAMINOS DE LAS HACIENDAS Y RANCHOS DE XILOTEPEC Y SOYANIQUILPAN

Xilotepec y Soyaniquilpan tenían haciendas y ranchos en sus respectivos territorios. Las haciendas se caracterizaban por el control de recursos naturales (tierra y agua), fuerza de trabajo y mercados regionales. Su dominio depende de varios factores en los que intervienen las características de cada hacienda y de la región en la que se encuentra, tales como volumen de la producción, procedencia del capital, equipamiento de la explotación y las técnicas del trabajo. La extensión de las haciendas depende de la temporalidad y las funciones, cuya aproximación está entre 1 000 a 500 ha. Además de las haciendas, también se encontraban las estancias y ranchos. Las primeras eran extensiones de tierra para la cría de ganado, de las cuales había dos tipos; en la mayor había ganado vacuno y tenía una extensión aproximada de 1 750 ha, y la menor tenía ganado de ovejas y cabras con una extensión de 780 ha.[26] Los ranchos tenían menores extensiones de tierra, baja inversión en capital y poca diversidad en su producción agrícola.[27]

Las haciendas que estaban en la jurisdicción de la cabecera de Xilotepec eran las siguientes: Nuestra Señora de Guadalupe Doxhicho, San Antonio Tandeje, Nuestra Señora de Loreto Arroyo Zarco y San Agustín La Goleta.[28] Todas las haciendas eran de labor, aunque algunas, como la de Arroyo Zarco, tenían estancias de ganado mayor y menor. Por su parte, en el territorio de Soyaniquilpan no había ninguna hacienda, pues la documentación de archivo consultada hasta el momento no ha reportado alguna. A diferencia de las haciendas, ambas cabeceras tenían ranchos en su territorio. Los ranchos Dexcaní, Canalejas, Thogui, Las Manzanas, Deguedo, Coscomate y el rancho de la cofradía del Santísimo Sacramento se encontraban en Xilotepec;[29] mientras, Xhitey, [30] Pozovivos y San Ignacio se ubicaban en Soyaniquilpan.[31]

[26] Nickel, *Morfología*, 1996, pp. 19-25.

[27] Flores, "Haciendas", 2016, p. 14.

[28] AGN, Tierras, vol. 490, 2a. parte, exp. 5, f. 12; AGN, Tierras, vol. 1530, exp. 4, f. 50; AGN, Tierras, vol. 2165, exp. 7, f. 8; AGN, Tierras, vol. 2851, exp. 4, f. 30.

[29] AGN, Tierras, vol. 1063, exp. 7, f. 2; AGN, Tierras, vol. 1842, exp. 7, f. 5; AGN, Tierras, vol. 2167, exp. 1, f. 20; AGN, Tierras, vol. 2179, exp. 6, f. 1; AGN, Tierras, vol. 2544, exp. 7, f. 15; AGN, Tierras, vol. 2740, exp. 15, f.10; AGN, Tierras, vol. 3673, exp. 10, f. 3.

[30] AGN, Tierras, vol. 2190, exp. 1, f. 100.

[31] *Ibid.*, vol. 2174, exp. 1, f. 80.

Las haciendas antes mencionadas, con excepción de Doxhicho,[32] tenían un camino de herradura que entroncaba con el Camino Real. Esta se ubicaba al suroeste de la cabecera de Xilotepec y tuvo como dueño a Juan Lázaro del Castillo en 1784.[33] La hacienda no contaba con acceso directo al Camino Real, ya que había que atravesar la cabecera de Xilotepec por un camino de herradura que medía de tres a cinco metros de ancho, el cual pasaba por varios arroyos que se cruzaban con puentes de piedra que hoy en día se sustituyeron por cemento. Al pasar por el costado sur de la iglesia de Xilotepec, este camino se une con la vía que va hacia San Pablo Huantepec para entroncar más adelante con el Camino Real (mapa 1).

La hacienda de Tandeje [34] tuvo como dueña a Juana Manuela Romero de 1772 a 1784;[35] después, el dueño fue Antonio Pérez Malcampo, quien la vendió a Manuel Alonso de Valenzuela y Aguilar en 1789.[36] Esta hacienda tenía un molino de agua, líquido que provenía de los manantiales de San Pablo Huantepec y El Sabino, paraje ubicado cerca de San Luis Atongo. El camino de la hacienda tiene (en la actualidad) un ancho de ocho a doce metros y el empedrado que se conserva está hecho a partir de grandes lajas de piedra, las cuales, en algunos casos, se utilizaron para levantar bardas. Asimismo, tiene una desviación hacia el gavillero de Santa Ana mediante un camino de tres a cinco metros de ancho.

La hacienda de Arroyo Zarco fue de las más grandes de la región y estuvo en manos de la Compañía de Jesús de las Californias, aproximadamente desde el siglo XVII hasta 1767, año en que los jesuitas fueron expulsados de la Nueva España. Contaba, asimismo, con una estancia de ganado mayor y menor llamada Guapango, ubicada al sur de la hacienda.[37] La hacienda y la estancia se comunicaban por medio de un camino de arriería, el cual tenía un ancho de 10 a 15 metros y en ningún tramo presentaba empedrado. Esta vía pasaba por unos llanos cercanos a Calpulalpan. La hacienda se encontraba a un costado del Camino Real, lo que le permitió

[32] *Doxhicho* se traduce como "tronco de zacate", del otomí *doxyo*. Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario*, 2010, p. 51.

[33] AGN, Tierras, vol. 2175, exp. 1, ff. 50-60.

[34] *Tandeje* se traduce como "cascada", del otomí *thánthe*. Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario*, 2010, p. 315.

[35] AGN, Tierras, vol. 1710, exp. 1, ff. 10-15.

[36] *Ibid.*, Tierras, vol. 1185, exp. 8, fs. 1-5.

[37] *Ibid.*, Jesuitas, vol. III-10. Hoy en día es una pequeña localidad que pertenece al municipio de Timilpan llamada Huapango.

tener un mesón donde los viajeros podían pernoctar y que, en 1795, fue modificado por Juan Manuel Arcipreste, arrendatario de la hacienda.[38]

La hacienda La Goleta, al igual que la anterior, fue una de las más grandes de la región. Los marqueses Villar del Águila fueron los dueños desde 1693 hasta mediados del siglo XIX.[39] Esta se encontraba en un ramal del Camino Real que va hacia Tula, ruta que también se conocía con el nombre de Camino Real. Como resultado de su ubicación geográfica, pudo comprar y vender productos regionales y de otras áreas. Gracias a su cercanía con una presa, con el mismo nombre de la hacienda, y unos manantiales de una estancia llamada Mexicaltongo,[40] siempre estuvo surtida de agua para cultivar maíz y trigo.[41] La hacienda se comunicaba con la cabecera de Soyaniquilpan por un camino de herradura que tiene de tres a cinco metros de ancho, el cual entronca tanto con el Camino Real como con el ya referido Zacatecano, permitiéndole comercializar productos tanto en su misma región como en lugares más lejanos (mapa 1).

Los caminos que comunicaban a los ranchos con los pueblos sujetos o con las cabeceras eran caminos de herradura, los cuales medían de tres a cinco metros. Desde la cabecera de Xilotepec hacia el oeste se encontraba el camino que iba al rancho Las Manzanas, su dueño en 1789 era Tiburcio Valeriano de García de los Ángeles y Mota.[42] Esta vía conserva algunos tramos con bardas de piedra, y hasta la segunda mitad del siglo XX tenía empedrado.

Juan Lázaro del Castillo fue el dueño del rancho Las Canalejas en 1786, y fue también propietario de la hacienda Doxhicho. El rancho se encontraba en el camino que comunicaba Calpulalpan con Xilotepec. Su extensión le permitió tener ganado menor, por lo que usaba un camino de arriería hacia el noreste que le comunicaba con la estancia de Mexicaltongo, que daba salida hacia otros lugares. La sección mejor conservada de este camino tiene de cinco a diez metros de ancho y es la parte que entronca con el Camino Real, actualmente utilizado para mover ganado.

El rancho de San Ignacio,[43] de ganado menor, tenía como propietario a Agustín de Lugo en 1786. Se encontraba al este de la hacienda Arroyo

[38] AGN, Tierras, vol. 2851, exp. 4, ff. 5-10.
[39] Laviada, *Vida y muerte*, 1984, pp. 1-13.
[40] *Mexicaltongo* se traduce como "El pequeño (*-tzocoton*) México".
[41] AGN, Tierras, vol. 2319, exp. 10, f. 20.
[42] *Ibid.,* vol. 1063, exp. 7, f. 3.
[43] *Ibid.*, vol. 2174, exp.1, f. 12.

Zarco, a unos 4.48 km de distancia, y su vía de comunicación era un camino de herradura que medía de tres a cinco metros de ancho. A la fecha, el camino cuenta con algunas bardas. En 1791 doña Manuela Servin era la dueña del rancho Pozovivos,[44] el cual tenía un camino que medía de tres a cinco metros de ancho, el cual entroncaba cerca de Soyaniquilpan, por lo que tenía acceso directo al Camino Real y al Zacatecano. Hacia el noreste se comunicaba, a través del mismo camino, con la hacienda La Goleta. Esta ruta presenta actualmente algunas bardas de piedra y empedrado en ciertos tramos, sobre todo en el área cercana a la hacienda.

El rancho Deguedo[45] pertenecía a inicios del siglo XVIII a Mariano Sánchez;[46] posteriormente, en 1773, fue de los hermanos García, llamados Juan y Pedro, quienes eran caciques del pueblo de Xilotepec.[47] La extensión del rancho era tan grande que se dividió en dos partes,[48] una llamada propiamente Deguedo, la cual se comunicaba con el Camino Real vía Tula –hoy día parte de este camino está bajo el agua de la presa La Goleta–, y la otra llamada Payé, que se comunicaba con el pueblo de San Lorenzo Texcaltitlán.[49] El rancho de la cofradía del Santísimo Sacramento se encontraba cerca de Calpulalpan.[50] Su ubicación, a un costado del Zacatecano, le permitió comunicarse al oeste con la hacienda Arroyo Zarco y al este con Soyaniquilpan, situación que aprovechó y a mediados del siglo XIX se convirtió en hacienda.[51]

El rancho Xhitey se encontraba en el camino de Soyaniquilpan a Xilotepec,[52] permitiéndole comunicarse con ambas cabeceras.[53] En 1753 el rancho Thogui era de Manuel Martín de Alpizar.[54] Este rancho tuvo varias disputas con los pobladores de San Pablo y de San Luis Atongo por unos manantiales que se encontraban cerca de una taza de agua administrada

[44] *Ibid.*, vol. 2962, exp. 121, f. 2.

[45] *Deguedo* se traduce como *dehe*, "agua", y *do* como "piedra". Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario*, 2010, p. 409.

[46] AGN, Tierras, vol. 2178, exp. 1, f. 10.

[47] *Ibid.*, exp. 8, f. 10.

[48] Laviada, *Vida y muerte*, 1984, pp. 14-15.

[49] Payé, del otomí *paya*, significa "hoy". Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario,* 2010, p. 291.

[50] AGN, Tierras, vol. 2773, exp. 25, ff. 1-10.

[51] Laviada, *Vida y muerte,* 1984, p. 5.

[52] *Xhitey* se traduce como "tabla", del otomí *xithe*. Hernández Cruz, Victoria Torquemada y Sinclair Crawford, *Diccionario,* 2010, p. 381.

[53] AGN, Tierras, vol. 2190, exp. 1, f. 100.

[54] *Ibid.*, vol. 2167, exp. 1, f. 12.

por el mismo rancho. Este lugar se ubicaba a un costado del camino de acceso entre San Pablo Huantepec y el Camino Real.

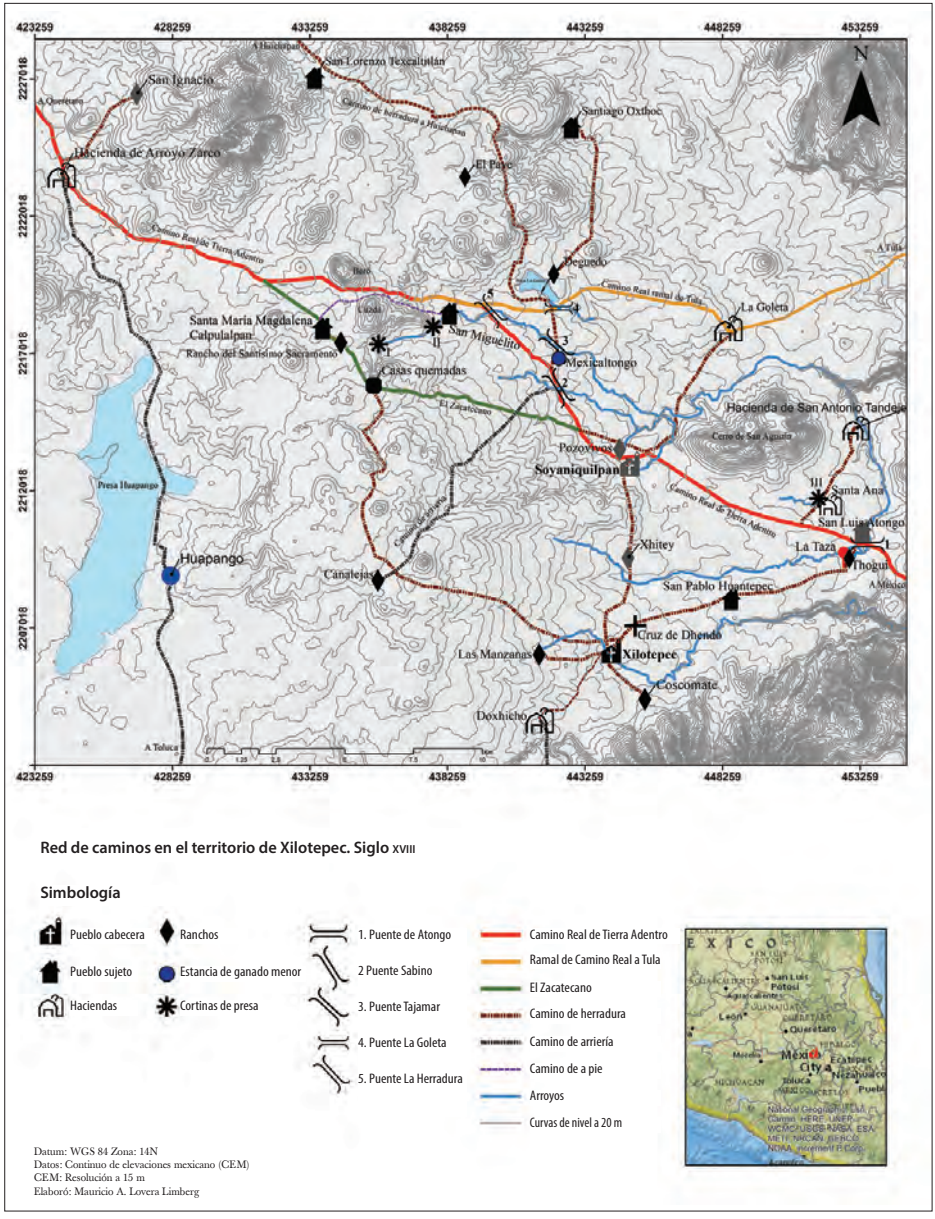
Los caminos de las haciendas y ranchos son un indicador del dominio que ejercían estos sobre las cabeceras y los pueblos sujetos. Debido al fácil acceso al Camino Real, algunas haciendas, como La Goleta, Tandeje y Arroyo Zarco, tuvieron la oportunidad de que sus productos circularan tanto al norte como al sur de la Nueva España; mientras que las que no contaba con este acceso, como fue el caso de Doxhicho, se limitaron a comercializar sus productos en la región, llegando por mucho hasta Toluca. La infraestructura vial de estos caminos estaba compuesta por bardas y algunos tramos empedrados que nos permiten ver la organización del espacio en favor de estas propiedades, además de acercarnos a los usuarios que transitaban por las vías.

LOS RESTOS MATERIALES DEL CAMINO REAL EN XILOTEPEC Y SOYANIQUILPAN

A lo largo del Camino Real hay evidencias materiales que se conservan hoy día: puentes, empedrados y bardas son los más comunes, además de atarjeas y cascos de construcciones que pudieron ser ventas. El Camino Real que pasa por Xilotepec comprende desde el puente de Atongo hasta Arroyo Zarco, pasando por Soyaniquilpan, San Miguelito y Calpulalpan. Asimismo, tiene dos ramales; el primero es el que parte desde Huehuetoca, pasa por Tula y termina en San Miguelito; el segundo es el Zacatecano, que sale de Soyaniquilpan y continúa hacia el rancho del Santísimo Sacramento y Calpulalpan, para finalmente llegar a Arroyo Zarco. Los tres caminos fueron usados para mover carros, ya que la evidencia de empedrado y huella de uso en las piedras nos permite saber su función; sin embargo, sólo el Camino Real y el ramal que viene de Tula tienen puentes, por lo que es probable que el Zacatecano funcionara cuando en ciertas partes del año el Camino Real no pudiera ser transitado (mapa 1).

El Camino Real pasa por tres puentes: Atongo, Sabino y la Herradura (imagen 1), los cuales fueron construidos muy probablemente durante el siglo XVIII, pues presentan características similares a otros fechados para la misma época, según lo observamos en el puente Atongo y Herradura; de ahí su parecido con el puente la Venta en San Juan del Río, construido

Mapa 1. El Camino Real de Tierra Adentro y los caminos locales en Xilotepec y Soyaniquilpan. Siglo XVIII



Fuente: Datos continuos de elevaciones mexicanas (CEM) INEGI. Elaboración: Mauricio Lovera Limberg.

Imagen 1 A. Puente La Presa

Fotografía de Mauricio Lovera Limberg.

B. Puente La Herradura

C. Puente Sabino

Fotografías de Mauricio Lovera Limberg.

D. Puente Atongo

Fotografía de Mauricio Lovera Limberg.

a inicios del siglo XVIII.[55] El primer puente permite el cruce de un río que viene de los manantiales de San Pablo y se dirige a San Luis Atongo, la calzada mide siete metros de ancho, 78 metros de largo y cinco metros de altura. Estructuralmente tiene tres ojos o arcos, el de en medio es más grande, tiene contrafuertes[56] en el acceso sur en ambos costados y muros de un metro de altura.

El puente Sabino permite cruzar un río de temporal. Su calzada, orientada norte-sur, mide 22.42 metros de largo por 6.50 metros de ancho y tiene un ojo de arco rebajado[57] de 5.50 metros de ancho por 4.50 metros de altura, desde el suelo hasta la clave.[58] En sus costados se pueden apreciar dos contrafuertes que están sostenidos por una base rectangular. La imposta del arco[59] tiene 37 piedras de tezontle unidas mediante juntas de piedras más pequeñas. Algo que distingue al puente es su sistema de vigas con el que sostiene la calzada, y cuenta con ocho vigas de norte a sur enlazadas con tablas que corren de este a oeste. El muro interior del puente tiene mampostería de mortero y en algunas secciones pintura. A 100 metros del puente del lado sureste hay una atarjea que se alimenta de un manantial ubicado a los pies de un árbol sabino.[60] Esta atarjea tiene seis metros de largo por uno de ancho y fue construida con tezontle y basalto, unidos mediante juntas de mortero; la parte interior tiene un repellado para evitar filtraciones de agua.

El puente Herradura está ubicado en San Miguelito y permite cruzar un canal de riego que corre de oeste a este (mapa 1). El puente tiene 41.60 metros de largo por 8.40 metros de ancho. Su sistema estructural está compuesto por dos ojos de arco rebajado, visibles en el costado este. El ojo que está al norte tiene un ancho de 6.76 metros y una altura de 4.50 metros desde la base hasta la clave del arco, el segundo ojo, que está al sur, tiene un ancho de 4.45 metros y una altura de 4.50 metros. Cuenta con seis

[55] Boils, "Puente", 2005, p. 45.

[56] Los contrafuertes son elementos que sobresalen de los muros a manera de macizo vertical para su apoyo o refuerzo. *Glosario*, 2010, p. 29.

[57] El arco rebajado es aquel cuya altura es menor que la mitad de su ancho. *Ibid.*, p. 12.

[58] La clave es la piedra central en la cierra o remate del arco. *Ibid.*, p. 28.

[59] La imposta es una hilada de sillares algo voladiza, a veces con moldura, sobre la cual va sentado un arco. Real Academia Española (en adelante RAE), *Diccionario*, 1992, p. 200.

[60] Una atarjea es un depósito de mampostería que sirve para almacenar agua, la cual puede seguir fluyendo por diversos conductos. RAE, *Diccionario*, 1992, p. 55.

apartaderos semicirculares,[61] tres en cada muro, los cuales no son simétricos y tienen un ancho de 1.84 metros. Al no tener calzada se observa en el ojo norte, en vista de planta, un sistema de compuertas con dos tajamares[62] y un acceso rectangular en la parte inferior. Dicho sistema de compuerta permite almacenar agua debajo del puente.

El ramal del Camino Real que viene de Tula tiene un puente ubicado al sur de la presa La Goleta, al que Rosa Brambila[63] registró como Hediondo; sin embargo, hoy día los lugareños lo conocen como puente de la Presa. Se construyó para cruzar un canal de riego proveniente de la referida presa; tiene una orientación este-oeste y carece de muros, cuenta con un arco rebajado de bóveda corrediza que a la fecha está destruida. Asimismo, tiene un ojo de 4.60 metros de ancho, una altura de 3.30 metros y su calzada mide 4.20 metros de ancho por 6.50 metros de longitud.

Los tres puentes fueron registrados por el proyecto arqueológico "Sur de la provincia de Jilotepec", a cargo de Rosa Brambila, y llevado a cabo en la década de 1990. Resultado de dicho proyecto fue el artículo "La puerta del Camino Real a Tierra Adentro. En busca de evidencias materiales", publicado en 2006. De los tres puentes, el de Atongo es el único que forma parte del expediente del patrimonio caminero del Plan de manejo y gestión del Camino Real,[64] ya que su registro se llevó a cabo como parte de su inserción en la denominación como patrimonio mundial de la humanidad por la UNESCO.

Así como los puentes de Xilotepec se hicieron para cruzar cuerpos de agua, los empedrados permitieron un mejor desplazamiento por el camino. Este sistema lo registramos en algunos tramos del Camino Real y de sus dos ramales. En el primer punto lo observamos al noroeste de Soyaniquilpan, donde el empedrado abarca los ocho metros de ancho que tiene el camino; sin embargo, debido al constante paso de tractores y ganado, el empedrado se ha soltado. En el puente Sabino hay 326 metros de empedrado divididos en dos partes: 168 m al sur y 158 m al norte. Este se compone por tres ejes (dos laterales y uno central) atravesados por piedras formando

[61] Los apartaderos están en los muros y sirven para que el viandante se proteja del paso de los carros. Se pueden encontrar en forma de triángulo o semicircular. De los Reyes, "Puente", 2006, p. 339.

[62] El tajamar es una construcción que está por debajo de la calzada del puente y permite el desvío de aguas. Arrúe y Moya, *Catálogo*, 1998, p. 172.

[63] Brambila y Avilés, "Puerta", 2006, p. 362.

[64] INAH *et al.*, *Plan de manejo*, 2012, p. 190.

una cruceta[65] con cuadros de 8.9 m² a 11 m². La piedra de basalto usada en el empedrado está careada y se acomodó de tal manera que no fue necesario usar cementantes. El camino sube por una cuesta en la cual se encuentra la venta del Sabino; esta es una construcción que conserva algunos muros, bardas y restos de empedrado en su interior, es usada actualmente como casa particular y en la parte de atrás tiene muros altos a manera de corrales para animales.

Los dos accesos del puente la Herradura están empedrados. El acceso sur tiene 40 metros de largo y se compone por dos capas sobre las que está el empedrado. La primera tiene 70 cm de grosor de arenas y arcillas compactadas, la segunda, 60 cm de grosor, formada por arena cernida compactada. El empedrado es de piedras de basalto acomodadas en cuadros de siete metros cuadrados. Algunas de las referidas piedras presentan huellas de uso dejadas por las ruedas del constante tráfico de las carretas, identificadas porque están separadas por 60 cm. El acceso norte tiene un empedrado de 60 metros y, al igual que el del sur, se compone de tres ejes. En este caso no se pudo conocer la manera en que fue construido, a diferencia del acceso sur, que tiene una sección dañada que permite ver la forma en que se construyó.

La sección del Camino Real que pasa en medio de los cerros Beró y Cuzda tiene cerca de 1.31 km de empedrado en dirección este-oeste, compuesto por un sistema de crucetas que forma una caja de ocho metros cuadrados en algunas secciones, y en otras partes hay líneas verticales que forman ligeras curvas. El terreno está nivelado de dos formas, la primera es con base en muros en el lado norte del camino, así como una barda de piedra en la parte sur; la segunda es un recubrimiento con base en arena cernida, arcillas y materia orgánica a manera de refuerzo mecánico en las piedras de mayor tamaño que están en el suelo.

El camino llamado Zacatecano tiene cerca de 1.19 km de empedrado compuesto por líneas horizontales y líneas verticales que forman una caja de siete metros cuadrados, la piedra de basalto está acomodada y unida sin cementantes. También se observa un recubrimiento con base en arcillas, arenas sin cernir y materia orgánica como refuerzo mecánico, además de una base de arenas compactadas por debajo del empedrado.

[65] La *cruceta*, también llamada *faxas*, son líneas de piedra de gran tamaño que se cruzan con ejes transversales formando cajones o cruces (de ahí su nombre); se rellenaban con piedras de basalto o con cantos de río. Arrúe y Moya, *Catálogo*, 1998, p. 186.

Las bardas, en ambos lados del Camino Real, se encuentran en diferentes secciones y fueron construidas principalmente con basalto y tezontle. Permitían guiar la ruta y delimitar los predios que estaban alrededor del camino. Las bardas tenían un alto de uno a 1.50 m y se pueden dividir en dos tipos: la primera está construida por una sola hilera de piedra, con un grosor de 10 cm; la segunda se hizo con una hilada doble, por lo que es más gruesa, con un ancho de 30 a 50 cm.

Los elementos viales antes descritos facilitaron la movilidad por el Camino Real. Los sistemas constructivos de los elementos viales tienen en común una similitud: la piedra. Esta permitió que las carretas y otros vehículos pudieran pasar por los diferentes espacios. Los puentes de esta ruta permitieron atravesar arroyos, los cuales son de temporal, de riego y manantiales. Los tramos empedrados presentan un sistema constructivo similar en algunos tramos, cuya diferencia está en los detalles que lo componen.

Si comparamos los recubrimientos de las piedras del tramo del Camino Real que pasa por los cerros Cuzdá y Beró con los del Zacatecano podremos observar una diferencia en su composición estructural; esta se pudo ver a través de un análisis en laboratorio, ya que se tomaron varias muestras del recubrimiento. Con un microscopio estereoscópico observamos que las arenas del Camino Real tienen menor cantidad de granos, mayores arcillas y materia orgánica. Por su parte, las muestras del Zacatecano permitieron ver que las arenas tienen mayor cantidad de granos, en menor medida arcillas y un nivel similar de materia orgánica. La diferencia entre ambos caminos se debe al cuidado que se tuvo al cernir las arenas, de ahí que el Camino Real tenga menor cantidad de granos. Por tanto, se puede decir, a manera de hipótesis, que la diferencia se debe al presupuesto para ambos caminos, lo cual tiene una injerencia en los materiales ocupados y en la gente que los construyó.

Otro aspecto importante del Camino Real es el social, el cual se puede conocer a través de sus usuarios. Un acercamiento a estos últimos lo encontramos en Correos Mayores, que para el siglo XVIII era un sistema mejor consolidado, lo que permite entender las relaciones sociales que se tejían en España y Nueva España. El correo usaba el Camino Real, ya que una de sus funciones era "garantizar la distribución frecuente de correspondencia oficial y particular que [circulaba] por las vías autorizadas por

el gobierno".[66] Dicha distribución se hacía mediante postas[67] que estaban cerca de la ruta, o de pueblos que funcionaban como estafetas[68] con un administrador a cargo.

En Soyaniquilpan había una estafeta que ofrecía los servicios antes mencionados, y cuyo administrador, en el año de 1778, era don Gregorio Josep Manzanedo. Este personaje entregó a la administración general de México una cuenta firmada y jurada por 322 reales de plata por los servicios de correo, de los cuales 27 reales correspondían a las cartas recibidas desde España, ocho reales a las cartas importadas de la carrera de Tierra Adentro, es decir, de los pueblos del norte, 47 reales a las cartas de la región, 112 reales a las cartas y pliegos sellados para pasajeros y arrieros, 11 reales a una carta devuelta a México proveniente de España y a las cartas del reino, es decir, de otros pueblos de la Nueva España, cinco reales a gastos de oficio de la estafeta y 36 reales como pago al administrador.[69] El resto, 74 reales, se suman a la gratificación del administrador. Las cantidades pagadas nos permiten conocer los lugares con los que Soyaniquilpan y la región tenían comunicación; por ello se puede decir que había contacto con España, la Ciudad de México, los pueblos del norte y el resto del reino, asimismo, que por la región transitaban arrieros y que, a pesar de ser un área pequeña, la gente se enviaba cartas entre sí.

Respecto a Xilotepec, no se sabe si tuvo una estafeta antes de 1793, pues el único registro que a la fecha se ha encontrado es de ese año. Don Rafael Policarpo Guerrero, administrador de dicha estafeta, entregó una cuenta de 1 165 reales de plata por las cartas importadas del reino y de España, así como por las diligencias que se realizaron. Por su parte, Ygnacio Josep Manzanedo, entonces administrador de la estafeta de Soyaniquilpan en 1793, entregó 744 reales de plata correspondientes a cartas erradas, gastos de oficio y sueldo de administrador. Los conductores de la carrera de

[66] González Martínez, "Comunicarse a pesar de la distancia: la instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo hispanoamericano (1501-1640)", Nuevo mundo, mundos nuevos, debates, 2017 [en línea], <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71527>. [Consulta: 20 de agosto 2020.]

[67] La posta era una casa al lado del camino donde había caballos u otros transportes para ser cambiados para que los viajeros pudiesen continuar. Ahí también se podía dar mantenimiento a los carros. RAE, *Diccionario*, 1732, p. 336. A estas últimas, en la Península se las llamaba "posta de ruedas".

[68] La estafeta era un lugar "donde [llegan] los correos, se [dan] las cartas y se paga el porte y derechos de ellas". RAE, *Diccionario*, 1732, p. 624.

[69] Archivo General de Indias (en adelante AGI), Correos, 156B, f. 27.

tierra adentro para ese año son: Alexo Marcorroy, Domingo Calderón, Isquibel Salazar, Moctezuma Salazar, Rolacel Cosío, Anastasio Pérez y Rafael Ruiz, quienes en conjunto realizaron 104 viajes para la entrega de cartas y otros servicios, por lo que entre los siete conductores recibieron 9 984 reales de plata.[70] Además de las estafetas de Xilotepec y Soyaniquilpan, se sabe que para 1793 Tepeji del Río, Tula y Aculco tuvieron su propia estafeta, lo cual nos indica que dichos pueblos se comunicaron con otros lugares de España y Nueva España.[71]

Los conductores que llevaban las cartas en la carrera de Tierra Adentro conducían ya un carruaje de cuatro ruedas con caballerías y berlinas,[72] recorrían los diferentes parajes para hacer las entregas, y al final de cada año recibían la cuenta jurada y firmada por los administradores de cada estafeta; por ejemplo, en 1778 Tomas Ysaguirre, Josef Cano y Francisco Hernández fueron los conductores de las valijas de la carrera de México a Guanajuato y realizaron 52 viajes de enero a diciembre de dicho año.[73] De esta manera, la información del correo nos permite conocer los puntos de distribución de las cartas y la inserción de los pueblos en un sistema de comunicación más amplio. Gracias a ello, pudimos conocer los medios de transporte usados en dicha actividad y corroborar que el desgaste en las piedras del empedrado fue causado parcialmente por las berlinas y carruajes.

CONCLUSIONES

Xilotepec y Soyaniquilpan eran dos cabeceras de la alcaldía de Xilotepec, estaban situadas en la ruta del Camino Real entre México y Querétaro. Tuvieron una constante comunicación a través de caminos de a pie, de herradura y de arriería, que eran usados por la población, incluido el acceso a las haciendas y al Camino Real, lo que permitía mover sus mercancías a nivel local y regional. El vínculo entre ambas cabeceras es visible a través de su red de caminos locales, que la gente usaba para poder llegar a sus tierras de trabajo y a otros pueblos de la región. Los caminos de herradura que hemos registrado tuvieron en promedio un ancho de tres a cinco me-

[70] AGI, Correos, 179, fs. 20-60.

[71] *Ibid.*, ff. 1-10.

[72] La berlina es un coche de dos asientos tirada por un caballo o mula. RAE, *Diccionario*, 1780, p. 141.

[73] AGI, Correos, 156B, f. 50.

tros, en algunos casos hubo bardas y en otros sólo los restos en forma de piedras alineadas que quedan como evidencia. La ausencia de puentes y de empedrados en los caminos locales nos habla de su ritmo vital, ya que sus usuarios los pudieron haber usado como la ruta principal para transitar con sus caballos, burros o mulas. Por su parte, el camino de a pie entre Calpulalpan y San Miguelito, registrado a través de la historia oral, nos indica la interacción entre estos pueblos, dándonos una idea de que este tipo de caminos pudieron ser habituales en otras partes.

Los caminos que las haciendas usaron para llevar y traer sus mercancías tenían elementos viales como empedrados y bardas, que dieron un ritmo más acelerado a los caminos de los pueblos. Los dueños de las haciendas probablemente invirtieron en la infraestructura vial para que los usuarios tuvieran un mejor desplazamiento en menor tiempo. Las haciendas Arroyo Zarco, La Goleta y Tandeje tuvieron un acceso directo al Camino Real, las dos primeras estando ubicadas a un costado, y la segunda, a una distancia de 2.14 km. La hacienda de Doxhicho está a 13.5 km de distancia del Camino Real, por lo que tuvo un mayor contacto con Xilotepec y, muy probablemente, con otras poblaciones del suroeste, como Toluca. Los caminos de herradura que comunicaron a los ranchos y las estancias con los pueblos y/o las haciendas tuvieron poco empedrado y sólo en algunos casos bardas de piedra. Es muy probable que el ritmo de estos caminos estuviera marcado por ciclos agrícolas y por los periodos de venta del ganado menor.

La infraestructura vial del Camino Real de Tierra Adentro facilitó la movilidad y el tránsito de personas, bienes y productos a regiones situadas al norte y al sur. El ritmo y las comunicaciones del Camino Real propiciaron la formación de ramales, de los cuales se registraron dos. El primero es el que viene desde Huehuetoca hasta San Miguelito y el segundo es el Zacatecano, el cual inicia en Soyaniquilpan y termina en Calpulalpan. Estas dos vías facilitaron las comunicaciones e interacciones entre la capital de Nueva España y el norte, dejando a Xilotepec y Soyaniquilpan como puntos importantes en el paso del Camino Real. Esto quedó de manifiesto en los registros de la correspondencia del Correo Mayor, ya que este servicio dispuso en 1778 de una estafeta en Soyaniquilpan y en 1793 otra en Xilotepec, lo que indica que esta región tuvo comunicaciones con España, Ciudad de México y con otros pueblos tanto al norte como en el sur.

Hoy día varios ranchos y haciendas se convirtieron en localidades y ejidos; sobreviven los cascos de la casa principal y algunas veces corrales

y capillas. De los caminos locales quedan pocos restos de ellos, pues los procesos de urbanización, entre los que están los cruces de autopistas, fábricas y el crecimiento poblacional, han provocado su desuso. Los elementos viales del Camino Real aún se mantienen en pie; sin embargo, varios puentes, como el Sabino, la Herradura y el de la Presa, están en malas condiciones debido al nulo mantenimiento, afectando de la misma manera a los empedrados y bardas. Las poblaciones cercanas al Camino Real lo siguen usando para llegar a sus campos de cultivo, para mover su ganado o para ir a pueblos vecinos. Cuenta la gente que hasta hace 25 o 30 años aún se podían ver en el paisaje carretas jaladas por bueyes, así como el empedrado propio de las cabeceras y sus sujetos. La transformación acelerada del espacio rural ha modificado las dinámicas y la interacción con los vestigios y usos del Camino Real. Por tal motivo este trabajo ha puesto de manifiesto que también es importante atender y darle mantenimiento a los caminos locales que conectaban con el Camino Real, pues a la fecha son el sostén de algunas redes viales, vestigios del pasado que vemos hoy en día y por los cuales podemos entender la complejidad de las vías de comunicación.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

AGI Archivo General de Indias
AGN Archivo General de la Nación

Bibliografía

Arrúe Ugarte, Begoña y José Gabriel Moya Valgañón (coords.), *Catálogo de puentes anteriores a 1800. La Rioja*, Logroño, Instituto de estudios Riojanos/Gobierno de La Rioja/Ministerio de Fomento/Centro de estudios y experimentación de obras públicas/Centro de estudios históricos de obras públicas y urbanismo, 1998, t. I.

Boils Morales, Guillermo, "El puente de San Juan del Río y Pedro de Arrieta", *Boletín de Monumentos Históricos*, Coordinación Nacional de Monumentos Históricos-INAH, tercera época, núm. 5, 2005, México, pp. 40-52.

Brambila, Paz Rosa, y María Rosa Avilés, "La puerta del camino Real de Tierra adentro. En busca de evidencias materiales" en Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 329-338.

Cramaussel, Chantal, "El Camino Real de Tierra Adentro. De México a Santa Fe" en Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 299-327.

Flores, Peregrina Diana Eugenia, "Las haciendas coloniales del siglo XVIII y su impacto en el desarrollo económico de las entidades en México en el siglo XX", tesis de maestría en Economía, México, Centro de Investigación y Docencia Económicas, 2016.

García Martínez, Bernardo, "Los caminos del ganado y las cercas de las haciendas. Un caso para el estudio del desarrollo de la propiedad rural en México", *Historia y Grafía*, Universidad Iberoamericana, núm. 5, 1995, México, pp. 13-31.

Glosario de arquitectura, coordinadora de la investigación Ximena Vela Cisneros, coordinación editorial Elena Noboa Jiménez, Quito, Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2010.

González Martínez, Nelson Fernando, "Comunicarse a pesar de la distancia: la instalación de los Correos Mayores y los flujos de correspondencia en el mundo hispanoamericano (1501-1640)", *Nuevo mundo, mundos nuevos, debates*, 2017 [en línea], <http://journals.openedition.org/nuevomundo/71527>. [Consulta: 20 de agosto 2020.]

Hernández Cruz, Luis, Moisés Victoria Torquemada y Donald Sinclair Crawford, *Diccionario del HñÄhñu (otomí) del valle del Mezquital, Estado de Hidalgo*, México, Instituto Lingüístico de Verano, 2010.

Instituto Nacional de Antropología e Historia, Gobierno del Estado de Durango, UNESCO, *Plan de manejo y gestión del Camino Real de Tierra adentro*. Lineamientos generales, s. l., 2012.

Jackson, Hal, *Following the Royal Road*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2006.

Laorden Jiménez, Luis, "Los cinco caminos españoles que son "National historic trails" de Estados Unidos. I. El Camino Real de Tierra Adentro (1598)", *Revista de la Asociación Técnica de Carreteras*, Asociación Técnica de Carreteras, t. 1, núm. 177, 2018, España, pp. 36-47.

Laviada, Íñigo, *Vida y muerte de un latifundio*, México, Porrúa, 1984.

Nickel, Herbert J., *Morfología social de la hacienda mexicana*, 2ª ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1996.

Patterson, Donald y Luis Felipe Nieto, "Los muchos caminos del camino real" en Servín Enrique (coord.), *El camino Real de Tierra Adentro*, México, Ceiba Arte, pp. 99-123.

Reyes, Aurelio de los, *Los caminos de la plata*, México, Gobierno del Estado de Zacatecas/Patronato de Minería/Universidad Iberoamericana, 1991.

_____, "El puente de la hacienda de la Quemada, Guanajuato" en Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 339- 345.

Real Academia Española *Diccionario de Autoridades*, 1731 [versión 23.4 en línea], en <https://dle.rae.es>. [Consulta: 30 de abril de 2020.]

Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 1780 [versión 23.4 en línea], en <https://dle.rae.es>. [Consulta: 8 de julio de 2020.]

Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 1992 [versión 23.4 en línea], en <https://dle.rae.es>. [Consulta: 12 de agosto de 2020]

Serrera Contreras, Ramón María, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas*, Madrid-Barcelona, Ministerio del Interior/Dirección General de Tráfico/ Lunwerg Editores, 1992.

LA REPARACIÓN DE LOS CAMINOS EN EL ESTADO DE GUANAJUATO DURANTE LA PRIMERA EXPERIENCIA FEDERAL (1824-1835)

Evelin Mares Centeno

> … yo sentía que el mundo es un laberinto, del cual era imposible huir, pues todos los caminos, aunque fingieran ir al norte o al sur, iban realmente a Roma…
>
> J. L. Borges, "La muerte y la brújula", *Artificios*.

México inició su vida independiente en condiciones económicas desfavorables, los primeros gobiernos enfrentaron serias dificultades para estabilizar las finanzas; el gobierno federal contaba con pocos ingresos y numerosos gastos, debido a las constantes convulsiones políticas, casi la mitad del presupuesto (48%) estaba destinado al sostenimiento de las fuerzas armadas, y el resto se utilizaba en el pago de la deuda pública y los gastos de la nueva administración. Esta situación lo imposibilitaba para invertir en la construcción o renovación de la infraestructura.[1]

Tras once años de guerra civil, los caminos se habían deteriorado considerablemente, ya sea por la falta de mantenimiento o debido a la práctica militar, tanto de insurgentes como de realistas, de obstaculizar las vías de comunicación con la finalidad de impedir el paso de sus adversarios e interceptar su correspondencia y víveres.[2] Si bien, con la guerra se deshabilitaron varios de los principales caminos novohispanos como el de Tierra Adentro, las condiciones de supervivencia durante el conflicto armado propiciaron la creación de otros que permitieron la movilización de la pobla-

[1] Jáuregui, "Economía", 2010, pp. 257-265.
[2] Jáuregui, *Transportes*, 2014, p. 21.

ción hacia lugares donde pudiera guarecerse, este fue el caso de los fuertes. A la par, las tropas realistas crearon caminos alternos para continuar con el traslado de mercancías e insumos a la metrópoli.[3]

Luis Jáuregui señala que a finales del siglo XVIII había alrededor de 24 000 a 26 000 kilómetros de caminos; la mayoría de ellos –poco menos de 70%– eran de herradura, es decir, propicios para el tránsito de caballos, mulas o burros; el resto estaba habilitado para soportar el paso de carretas. Gracias a que las mulas soportaban largas distancias, comían poco y cargaban mucho peso, la arriería se consolidó como el principal medio de transporte de la época. Las recuas de mulas se adaptaban con mayor facilidad al terreno montañoso que prevalece en gran parte del territorio mexicano, al contrario de los carros que no siempre podían franquear las partes sinuosas o escarpadas del camino.[4]

Una vez consumada la independencia y establecido el sistema de gobierno republicano, el cuidado de los caminos quedó en manos del gobierno general.[5] Durante la primera mitad del siglo XIX, el gobierno general enfrentó serias dificultades para reparar los caminos; una de las pocas alternativas que tuvo a su alcance fue el cobro de peaje, cuya recaudación se utilizaba para su mantenimiento; sin embargo, muchas de las veces resultaba contraproducente, pues la población prefería transitar por las vías que no estaban tasadas. La solución más eficiente fue la atracción de capital privado y en 1834 el gobierno federal concertó con el empresario Manuel Escandón la reparación de los caminos México-Querétaro, Querétaro-Zacatecas, Guadalajara-Villa de Lagos, México-Cuernavaca, Veracruz-Perote y la porción que conducía a Puebla. Este esfuerzo se concentró en aquellos caminos que eran de interés nacional, cuyo beneficio repercutía directamente en la actividad comercial, la cual era considerada como uno de los principales medios para el crecimiento económico del país.[6]

Por su parte, los estados contaban con su propia red de caminos que comunicaba a los diversos poblados que los integraban, cuya reparación estaba a cargo de los ayuntamientos. De esta manera, se contaba con una red de caminos nacional y una secundaria al interior de los estados. La historiografía se ha centrado en historizar los grandes proyectos de renovación

[3] Flores, "Vida cotidiana", 2017, pp. 125-157.

[4] Romero Sotelo y Jáuregui, *Contingencias*, 2003, pp. 192-195.

[5] Artículo 5º del Decreto del 21 de septiembre de 1824 sobre *Medidas relativas a la clasificación de rentas* en Dublán y Lozano, *Legislación*, 1876, pp. 710-712.

[6] Jáuregui, *Transportes*, 2014, pp. 26-36.

de las vías de comunicación terrestre en nuestro país, pero en el nivel local también hubo numerosas iniciativas que buscaban favorecer a las pequeñas poblaciones. Este trabajo se centra en mostrar las medidas que emprendió el gobierno del estado de Guanajuato para reparar los caminos al interior de su demarcación durante la primera experiencia del régimen federal.[7] Los caminos fueron considerados como una herramienta indispensable para el desarrollo de la entidad, puesto que eran fundamentales para que sus poblaciones lograran comunicarse con el exterior y reestablecieran los lazos comerciales que les había otorgado bonanza en los tiempos previos a la guerra. A lo largo de estas páginas, se muestra la situación en que se encontraban los caminos al interior del estado, las iniciativas que realizó el gobierno guanajuatense para repararlos, así como la manera en que se hizo su reparación.

EL "TRISTE CUADRO" DE LOS CAMINOS

El primer gobernador del estado de Guanajuato, Carlos Montes de Oca (1824-1830),[8] consideraba que los caminos eran una fuente de prosperidad que servía de barómetro para medir la riqueza y civilización de los pueblos; si bien, podía reconocer el beneficio que tenían para la prosperidad del estado, era consciente del "triste cuadro" en el que se encontraban. En su opinión, el cuidado de los caminos debía estar en manos de los estados y no del gobierno general pues, debido a sus múltiples ocupaciones, no podía atender este ramo tan importante para el fomento de la economía del país. El gobernador reconoció que la tarea más apremiante en ese momento era repararlos debido a "la falta de ríos navegables en ese territorio, lo llano y bajo" de la mayor parte del terreno guanajuatense conocido con el nombre de Bajío, lo cual propiciaba la formación de una especie de laguna que inundaba gran parte de los caminos, obstaculizando el tránsito de los via-

[7] Para un acercamiento puntual al proceso de instauración y cese del primer régimen federal mexicano véase Vázquez, "Establecimiento", 2010, pp. 19-38, e "Introducción. Contexto nacional", 2012, pp. 13-39.

[8] Carlos Montes de Oca (1775-1838) fue un destacado abogado guanajuatense nacido en el seno de una familia de comerciantes y mineros. Se desempeñó profesionalmente como oidor honorario de la Audiencia de Guadalajara, fue regidor del ayuntamiento de Guanajuato en varias ocasiones (1809, 1810, 1813, 1819 y 1820), miembro de la Diputación Provincial de Guanajuato (1822-1824) y apoderado legal del conde de la Valenciana. Serrano, *Jerarquía*, 2001, p. 306.

jeros. Para el mandatario, la solución más viable era construir puentes que conectaran a las poblaciones, como se hacía en Inglaterra.[9]

Debido a su vocación minera, Guanajuato estaba situado dentro de una de las principales rutas comerciales creadas durante el periodo novohispano, el llamado Camino Real de Tierra Adentro. Esta era una de las vías más transitadas del virreinato, llegó a extenderse desde Veracruz hasta Santa Fe, en el actual territorio de Estados Unidos. A través de este camino se transportaba la plata de reales mineros a la capital del virreinato y una serie de insumos y mercancías, pero sobre todo a personas relacionadas con dicha actividad productiva como mineros, arrieros, comerciantes o labradores. Este camino generó dinámicas sociales importantes para las regiones, como la celebración de ferias para el intercambio comercial, la necesidad de proveer servicios para los viajeros como mesones, abasto de alimentos para ellos y sus bestias o la construcción de obras que facilitaran el traslado de las mercancías, como puentes y calzadas.[10] En suma, el estado se encontraba en una región que contaba con buenas vías de comunicación hacia el exterior; sin embargo, para emprender un plan de renovación de caminos, era menester conocer el estado en el que se encontraban.

Desde sus inicios, el gobierno mexicano solicitó una serie de informes que tenían por objeto conocer la situación en la que se encontraba el territorio y la población. Las llamadas *noticias estadísticas* fueron un instrumento que le sirvió para advertir las características del terreno, el clima, el tipo de actividades productivas que se realizaban, los principales cultivos o infraestructura. En ellas se proporcionaban datos cuantificables relacionados con el número de nacimientos, matrimonios, defunciones u oficios que se ejercían. Esta información era recabada por los ayuntamientos, ya que se trataba del primer nivel de organización política de la sociedad, y permitía a las autoridades conocer y registrar el espacio sobre el que gobernaban.[11]

Durante la primera república federal, el estado de Guanajuato contaba con 22 ayuntamientos; a lo largo de este periodo las corporaciones municipales elaboraron sus noticias estadísticas; en ellas registraron las condiciones en que se encontraban los caminos de su demarcación, así como las de las rutas que utilizaban para comunicarse tanto al interior del estado como al exterior. En el mapa 1 se muestran la ubicación de estos ayuntamientos y sus

[9] Montes de Oca, *Memoria que presenta*, 1826, p. 9.
[10] Cramaussel, "Camino Real", 2006, pp. 317-322.
[11] Arrioja Díaz Viruell, "Introducción", 2016, pp. 11-30.

principales cuencas hidrográficas, las cuales fueron un elemento determinante para la formación de los caminos en el estado. A continuación, se reconstruyen las descripciones que hicieron los ayuntamientos sobre sus caminos; en ellas se proporciona información que permite conocer el estado en que se encontraban los caminos, identificar las principales problemáticas a las que se enfrentaban los transeúntes y conocer sus propuestas para mejorarlos.

Las condiciones geográficas y climáticas obstruían o favorecían el tránsito. El principal obstáculo al que se enfrentaban los caminos guanajuatenses eran las vertientes de los ríos que abundaban en el territorio del estado. El río Grande atravesaba por el sur en los municipios de Acámbaro, Salvatierra, Valle de Santiago y Salamanca, el cual desemboca en el lago de Chapala, en el estado de Jalisco. El Laja se dirige por San Miguel, Chamacuero, Celaya y Salamanca donde se une con el Grande. El río Turbio que iba desde León y Piedragorda y se dirige a Jalisco. Además contaba con la laguna de Yuririapúndaro y un depósito de agua conocido como la *Alberca* en Valle de Santiago, que se encuentra en la base de un volcán inactivo.[12]

Guanajuato contaba con cuatro caminos principales que lo comunicaban con los estados limítrofes. El primero de ellos se encontraba al oriente, venía de Querétaro, entraba al estado por Apaseo y se dirigía desde Celaya hasta León y de ahí continuaba a Jalisco y Zacatecas. De la ciudad de Celaya partían dos caminos, uno al norte que conducía a San Miguel, era la ruta que se tomaba para llegar a San Luis Potosí; el segundo partía al sur desde Acámbaro, se utilizaba para acceder a Michoacán. En Irapuato se podía tomar un camino más corto hacia Jalisco pasando por Piedragorda. Todos ellos eran "propicios para ruedas por lo llano de su suelo".[13]

La principal problemática a la que se enfrentaban los caminos guanajuatenses eran las inundaciones; por tanto, la construcción de puentes era indispensable para evitar que las poblaciones quedaran incomunicadas en tiempo de lluvias. Una muestra de ello eran los caminos del ayuntamiento de Celaya, la mayor parte del tiempo eran "cómodos" para los transeúntes, salvo en tiempo de lluvias, cuando se volvían pantanosos; las autoridades locales consideraban que el problema de la inundación podía remediarse con la construcción de algunas calzadas elevadas.[14] Este municipio contaba

[12] Bustamante, "Memoria corográfica", 1861, pp. 68-69.

[13] *Ibid.*, pp. 69-70.

[14] Estadísticas de la municipalidad de Celaya, Celaya, 24 de diciembre de 1829, Archivo Histórico del Archivo General del Poder Ejecutivo de Guanajuato (en adelante AHAGPEG), Secretaría de Gobierno, Estadísticas, caja 69, exp. 1, 5 ff.

Mapa 1. Cuencas hidrográficas y municipios en Guanajuato (1824-1835)

Fuente: Elaboración propia con base en el Apéndice 7, Montes de Oca, *Memoria que el gobernador*, 1827. En INEGI, 2010, Escala 1:000,800.

con seis caminos, el primero se dirigía al este rumbo a Apaseo, era recto y amplio para el tránsito de carruajes y contaba con tres puentes que facilitaban el paso por el río Laja. Dos se dirigían al norte hacia los límites con Chamacuero; a pesar de que no eran planos, sí ofrecían la comodidad y amplitud necesarias para los carros; sin embargo, las acequias de las haciendas provocaban que algunas partes fueran pantanosas; un inconveniente más era que el puente no contaba con la "firmeza necesaria". Uno más iba hacia el norte a Santa Cruz, sus condiciones eran similares a las de los anteriores, sólo que en este caso los labradores descargaban sobre él las aguas de sus sembradíos provocando que algunas partes fueran pantanosas. De este camino se desprendía uno hacia el oeste que llegaba a Salamanca, era el más transitado de todos; en tiempos de "secas" era cómodo, pero en el de "aguas" resultaba imposible utilizarlo debido a que se inundaba, situación que resultaba casi inevitable debido a la planicie del terreno. Finalmente, rumbo al sur estaba el camino que se dirigía a Salvatierra, el cual era interrumpido por la vertiente del río Laja; al carecer de un puente, los habitantes recurrían a pequeñas canoas que transitaban "en contraposición al impetuoso curso del agua" para transportarse, pero se exponían constantemente a incidentes que provocaban la pérdida de sus bienes.[15]

La entrega de las noticias estadísticas representaba una oportunidad para que los ayuntamientos solicitaran al estado la mejora de sus caminos. El alcalde de Salvatierra consideraba que el camino que se dirigía a Salamanca podía llegar a ser una excelente vía de comunicación si se habilitaba para el tránsito de carruajes. En muchas ocasiones la orografía del terreno dificultaba el tránsito y exponía a los viajeros; este era el caso de Salvatierra, donde se encontraba el cerro del Culiacán; en este punto el camino se volvía "de mucha altura, viscoso y rodeado de muchas barrancas". Al norte estaba el cerro de la Gabia, que era boscoso y tenía algunas barrancas, pero en la cima había una presa de agua en la que podían abastecerse los viajeros. Entre el norte y el oriente, en dirección a la ciudad de Celaya, estaba situado un paraje de carruajes donde el camino se hacía plano, pero tenía de por medio el arroyo de Ramales, que entorpecía al paso en tiempos de "abundantes aguas". Al norte se encontraba el bosque de Santa Gertrudis y el camino conducía a Acámbaro y posteriormente a la ciudad de More-

[15] Noticias que el ayuntamiento de Celaya presentó al Vicegobernador, Celaya, 20 de mayo de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 93, exp. 2, 25 ff.

lia; a partir de ahí el camino era "quebrado, montuoso y pedregoso".[16] En Valle de Santiago había un camino de carruajes que conducía a Querétaro, el cual era bastante "pedregoso y quebrado", pues atravesaba el cerro de las Palmas rumbo al pueblo de Tarimoro y posteriormente a los cerros del Agustino y de Parácuaro.[17]

Conforme se avanzaba al norte del estado, los caminos se volvían más sinuosos y escarpados, lo que exponía a los caminantes a un "inminente riesgo de perder la vida"; esta condición del terreno era considerada como la principal causa del aislamiento en el que se encontraban algunas poblaciones. En el pueblo de Chamacuero, hoy Comonfort, había cuatro caminos principales; el del norte, que iba a San Miguel de Allende, era "fragoso, inhiesto y muy quebrado", la mayor parte se extendía por un terreno "cerril y colinas arcillosas, cortadas por los riachuelos" que resbalaban de los cerros en tiempo de lluvias, dificultando el paso de recuas y carros. En las mismas circunstancias se encontraba el que iba al oriente, hacia el estado de Querétaro, pues a partir de la hacienda de Jalpilla era imposible el tránsito para las carrozas; apenas se trataba de una vereda que atravesaba los cerros del Picacho y Jalpa. Para llegar a Querétaro se debía tomar el camino de Apaseo al sureste, que era "amplio, llano y muy frecuentado" gracias al puente que había en Celaya y permitía pasar por el río en dirección al sur. Hacia el poniente se encontraba el camino que comunicaba con Santa Cruz y se componía de varias veredas que comunicaban a las rancherías.[18]

Como ya se mencionó, la inundación de los caminos dejaba incomunicadas a las poblaciones guanajuatenses durante periodos prolongados de tiempo, situación que llegaba a propiciar escasez de alimentos y alzas en los precios. Era el caso de San Miguel de Allende, donde se localizaba un río caudaloso cuyas aguas hacían intransitable el camino en tiempo de lluvias. Las inundaciones dejaban incomunicada a esa villa hasta por cuatro meses durante el verano, ocasionando el desabasto de granos y la suspensión de las actividades comerciales pues, al carecer de un fondo continuo para acopiar las fanegas de maíz necesarias para abastecer a la población, debían comprar los granos y trasladarlos desde el Bajío. El único recurso que les quedaba era aguardar a que bajara el nivel del agua, "perder entretanto el

[16] La legua es una medida de longitud que equivale aproximadamente a 4 190 metros.

[17] Noticias estadísticas de Salvatierra, 2 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Estadísticas, caja 81, exp. 4, 3 ff.

[18] Estadísticas que el ayuntamiento de Chamacuero presentó al Gobernador, Chamacuero, 24 de septiembre de 1829, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Estadísticas, caja 69, exp. 6, 4 ff.

tiempo" y esperar a que los vecinos consumieran "el poco maíz que con muchos afanes [podían] conseguir", ya que el precio aumentaba de 15 reales a seis pesos. La única solución a este grave problema era la construcción de un puente, el cual podría realizarse con el cobro de peaje.[19]

A pesar de que el estado de Guanajuato es uno de los que cuenta con menor extensión territorial, los viajeros llegaban a hacer recorridos cortos hasta en tres jornadas a causa del mal estado de los caminos. Como les sucedía a aquellos que se dirigían de San Miguel a la capital del estado, quienes se veían obligados a viajar "más por necesidad o capricho […] la fragonísima sierra".[20] A esto se sumaban las condiciones propias del camino. En Casas Viejas se encontraba el camino que conducía al estado de Querétaro, el cual constaba de 16 leguas, de las cuales las cinco primeras eran buenas y el resto era "quebrado, pedregoso y montuoso". En medio del pueblo de Chamacuero estaba el puerto conocido con el nombre de Calderón, el cual era "muy molesto" para los que transitaban a caballo y "muy expuesto" para los coches debido a la piedra.[21]

El referente constante de los pueblos guanajuatenses eran los principales puntos comerciales del país; en las noticias estadísticas se hacían propuestas que tenían el propósito de conectar a sus poblaciones con esos sitios. El alcalde de Piedragorda, hoy Manuel Doblado, mencionó que esa municipalidad se encontraba en el "camino nacional" que conectaba al puerto de Veracruz con el de San Blas, el único inconveniente era que dicha población quedaba incomunicada por más de cuatro meses en tiempo de lluvias debido a la creciente del río Turbio, obligando a los comerciantes a rodear desde Irapuato, pasando por Silao y León rumbo a Lagos, para poder llegar hasta el Pacífico. Con la construcción de un puente que atravesara el río, el pueblo no sólo podría avivar el comercio, sino que también se beneficiarían los artesanos locales ofreciendo servicios a los viajeros.[22]

Los caminos no sólo eran un elemento clave para el desarrollo de las poblaciones, también eran indispensables para garantizar su subsistencia pues, tanto las poblaciones que recibían las mercancías como las que las transportaban, dependían de esta actividad para garantizar el abasto de

[19] Estadísticas del Departamento de Allende presentadas al Gobernador, San Miguel, 26 de octubre de 1829, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 75, exp. 1, 8 ff.

[20] *Ibid.*

[21] *Ibid.*

[22] Informe del alcalde Mariano Dominzain al Vicegobernador, Piedragorda, 17 de abril de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 84, exp. 2, 2 ff.

alimento. Debido a esto, en 1827 se publicó una ley en la que se establecían las obligaciones del gobierno del estado, entre las que se encontraba crear un plan general de camino,[23] el cual consistía en determinar los sitios donde debían colocarse las garitas, las diligencias y los carruajes para el transporte de mercancías.[24] El gobernador Montes de Oca le dio la encomienda al Consejo de gobierno de exponer sus ideas al respecto.[25] El cuerpo consultivo resolvió que el estado se encontraba "sin los elementos necesarios" para resolver sobre el asunto, pues para trazar la ruta y el punto de las "casas de portón" era necesario contar con un plan topográfico del estado que indicara con exactitud las distancias. Esta labor únicamente la podían realizar especialistas en la materia que hicieran la medición del terreno e indicaran "las distancias, los rumbos, la calidad del terreno, los obstáculos que se [imponían] y los puntos que pudieran ser peligrosos". Realizar estos cálculos era prioritario para que la traza de los caminos fuera acertada y para que el gobierno pudiera hacer los cálculos relacionados con los costos del traslado de materiales y la mano de obra. El único recurso del que podrían echar mano para obtener el capital era aumentar los impuestos, los cuales recaerían sobre las ya de por sí numerosas pensiones que gravitaban sobre los habitantes del estado. En su lugar, era mejor crear una comisión de peritos que recorriera el territorio e hiciera el plan topográfico del estado, de esta manera podrían realizar con la "perfección" deseada "tan útil empresa".[26]

En lugar de la comisión de peritos, el estado contó con otra herramienta para comprobar las condiciones de los caminos: la visita. Como parte de sus obligaciones, el vicegobernador debía realizar al menos una visita a los pueblos del estado para conocer cuáles eran las necesidades de los

[23] Artículo 2, Fracción 13: "Formar un plan de caminos con establecimientos de postas, diligencias y carruajes de transporte, y otros de los arbitrios con que debe llevarse a su perfección". Decreto del 14 de agosto de 1827 del Primer Congreso Constitucional del Estado de Guanajuato.

[24] Carta del Gobernador Carlos Montes de Oca al Consejo de Gobierno, Guanajuato, 21 de septiembre de 1827, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Ejecutivo del estado, caja 40, exp. 1.

[25] Durante este periodo el gobernador contaba con un cuerpo consultivo para auxiliarlo a resolver todos los asuntos relacionados con el gobierno del estado. Se trataba de un órgano colegiado integrado por cuatro vocales y dos suplentes electos popularmente, de entre los cuales uno podía ser clérigo. Sus miembros eran el abogado, cura y juez eclesiástico de Silao, José María Bezanilla; los abogados José María Fernández de Herrera, José María Rivera Llorente y Francisco de Santiago Quintanilla; los hacendados y mineros José Mariano Sardaneta y Mariano Septién e Ibarra.

[26] Dictamen del Consejo de Gobierno, Guanajuato, 28 de septiembre de 1827, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 49, exp. 1, 3 ff.

ayuntamientos.[27] Benigno Bustamante inició su recorrido a finales de marzo de 1830, era un hombre con experiencia en el estudio de la geografía, la mineralogía y la botánica. Durante los cuatro meses que visitó los ayuntamientos del estado pudo observar el territorio y comprobar las condiciones en que se encontraban los caminos, pues los utilizó para trasladarse.[28]

Bustamante creía que si Guanajuato deseaba aumentar su riqueza necesitaba construir dos caminos que lo comunicaran con los estados vecinos. El primero tenía que partir de oriente a poniente, de esta manera el estado estaría comunicado desde Querétaro hacia Jalisco. Este camino no requería una gran inversión, pues aprovecharía el que ya existía, que iniciaba en Celaya y terminaba en Piedragorda; el vicegobernador calculó que los viajantes se ahorrarían 24 leguas en su travesía. El segundo camino comunicaría al estado de norte a sur, uniría a San Luis Potosí con Michoacán, su construcción presentaría mayores dificultades, pues "la espesura" de la sierra Gorda y las grandes lagunas de Yuriria y Cuitzeo impedirían hacer un camino recto para carruajes, por lo que sería necesario reparar los que ya existían y construir dos puentes: uno sobre el río Turbio en Piedragorda y otro en Irapuato. En su visita, Bustamante pudo cerciorarse de que la mayoría de los caminos en el estado no permitían el tránsito de carruajes, en muchos de los casos los transeúntes tenían que rodear y hacer recorridos en el doble de tiempo por falta de caminos rectos; a excepción de Xichú, donde "jamás andarán ruedas", en el resto de los municipios era posible habilitar los caminos para el tránsito de carretas.[29]

Al parecer, la propuesta del vicegobernador Benigno Bustamante no logró concretarse. Es probable que a causa de la inestabilidad que atravesó

[27] Artículo 109, Fracción 4ª: "Visitar por lo menos dos veces durante su encargo, los pueblos todos del estado, sin gravarlos jamás en lo más leve, y sin perdonar fatiga para instruirse en sus necesidades públicas, y de los medios de subvenirlas o aliviarlas. De todo dará cuenta por una memoria instructiva al gobierno, el cual dispondrá de los puntos que deban visitarse de preferencia, el tiempo en que convenga hacerlo, y el que se repitan estos actos para en determinado pueblo cuando alguna causa urgente y muy precisa lo requiera. Del resultado de estas visitas dará cuenta inmediatamente el mismo gobierno al Congreso o a su diputación permanente." Constitución política del Estado de Guanajuato de 1826, disponible en <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3146/13.pdf>.

[28] Benigno Bustamante y Septién (1784-1858) era miembro de las familias prominentes de mineros y comerciantes de la región. Realizó sus estudios en el Colegio de la Purísima Concepción. Fue miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, así como de las de París y Nueva York. Entre sus contribuciones se encuentran el levantamiento del primer mapa geográfico del estado, el descubrimiento del mineral conocido como *bustamantino* y la fundación del jardín botánico del Palacio Nacional. Romero y Durán, *Biografía del Sr. Benigno Bustamante,* 1859, pp. 1-8.

[29] Bustamante, *Memoria instructiva,* 1830, pp. 27-32.

el país como resultado de la crisis constitucional que se desató a partir de las elecciones presidenciales de 1828, que llevaron a desconocer el triunfo de Manuel Gómez Pedraza y la imposición de Vicente Guerrero como presidente y la declaración que se hizo posteriormente sobre su incapacidad para gobernar. A esta se sumaron el reclamo por expulsar a los españoles del territorio nacional, el intento de reconquista por parte de las tropas españolas y el pronunciamiento en Campeche a favor del régimen central, lo que llevó al gobierno general a solicitar préstamos forzosos y al aumento de los impuestos para sostener al ejército.[30]

A pesar de los disturbios políticos, el gobierno guanajuatense no cesó en su intento por mejorar la situación de los caminos. El 21 de mayo de 1830 emitió un decreto en el cual se dio a conocer el plan general para la compostura de los caminos. En primer lugar, se autorizó al gobierno para que abriera una licitación a los empresarios que desearan construir caminos "en todos los pueblos del estado", esta iniciativa tenía el objeto de facilitar la comunicación con la capital del estado. Mientras esto sucedía, los dueños y arrendatarios de las fincas rústicas cuyas propiedades estuviesen ubicadas en un camino carretero estaban obligados a limpiarlos de "piedra suelta" y a hacer las composturas correspondientes para habilitarlos. Por último, se facultó a los ayuntamientos para que solicitaran las mejoras de sus caminos y a colaborar con ayuda de los presos destinados a las obras públicas. El plazo para rehabilitar los caminos era no mayor a seis meses, los jefes de policía serían los encargados de supervisar que los ayuntamientos cumplieran con estas disposiciones,[31] y para ello podían multar hasta con 25 pesos a quienes incumplieran.[32]

Hasta el momento no se tiene constancia de algún proyecto para la construcción de caminos, pero sí sobre su compostura. El alcalde de Piedragorda le solicitó al presbítero Bernardino León que quitara un bordo que

[30] Sobre el contexto nacional véase Sordo Cedeño, "Congreso nacional", 2010, pp. 96-107; para conocer la participación del gobierno guanajuatense en este proceso véase Serrano, *Jerarquía*, 2001, pp. 272-277.

[31] En la primera república federal el estado de Guanajuato estaba dividido en cuatro departamentos: Allende, Celaya, Guanajuato y León; cada uno de ellos a cargo de un jefe de policía que supervisaba el buen funcionamiento de los ayuntamientos de su demarcación, velaba por que se cumplieran las disposiciones del gobierno y era el vehículo de comunicación entre los ayuntamientos de esta demarcación y el gobierno del estado. Este diseño institucional implicaba que los pueblos hicieran llegar sus solicitudes al gobierno a través de estos empleados.

[32] Decreto No. 89 del 21 de mayo de 1830 del Segundo Congreso Constitucional del Estado de Guanajuato.

había construido en las inmediaciones de su rancho, pues obstruía el paso y ocasionaba que se anegara el camino; de lo contrario, tendría que construir un puente que facilitara el tránsito.[33] El presbítero negó que el bordo fuera la causa de las inundaciones, por el contrario, ayudaba a contener el agua que constantemente se desbordaba de la presa de Luz, en la jurisdicción de León. El clérigo acusó a las autoridades de obligarlo a hacer algo que no era justo; debido a que ese era el único camino por el que podían transitar los carros, el ayuntamiento le exigía una reparación que no le correspondía. Bernardino León estaba convencido de que la corporación actuaba a capricho de los propietarios de las fincas aledañas, pues únicamente le habían pedido a él quitar su bordo, cuando Rafael Magaña también había puesto uno. El presbítero trató de convencer a la corporación municipal de que la mejor opción para los carruajes era el camino viejo.[34] A pesar de su reticencia, como "ministro de paz" que era, se comprometió a construir el puente en el plazo de un año, tiempo en el que podría verificar hasta qué altura subía el agua –el bordo tenía una altura de dos varas–[35] y quitar el cerco de sus potreros.[36]

En vista de que no podían llegar a un acuerdo, el caso fue turnado al Consejo de gobierno quien resolvió que el ayuntamiento actuaba en justicia al exigir el cumplimiento de la ley; el bordo construido por el presbítero impedía el libre tránsito, por lo que era su deber reparar el daño tal y como lo establecía el artículo 7 del decreto No. 89;[37] por tanto, Bernardino León estaba obligado a construir el puente en el tiempo previsto por la ley o a cubrir el pago de la multa correspondiente.[38]

El gobernador Montes de Oca confiaba en que la mejora de los caminos activaría el comercio, los pueblos más remotos tendrían acceso a diver-

[33] Consulta del alcalde Mariano Barrios al jefe de policía Ignacio Siliceo, Piedragorda, 3 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 2, 2 ff.

[34] Carta del presbítero Bernardino León al alcalde Mariano Barrios, Piedragorda, 1 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 2, 2 ff.

[35] La vara es una unidad de longitud que equivale a 84 centímetros.

[36] Carta del presbítero Bernardino León al alcalde Mariano Barrios, Piedragorda, 16 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 2, 2 ff.

[37] Artículo 7°: "Así mismo cuidarán los dueños o arrendatarios de las fincas de que se compongan los zanjones y barrancos en la parte que impiden el libre tránsito de los caminos, siendo también de su obligación formar puentes para toda clase de carruajes en las acequias o regaderas que hagan para pasar el agua de un lado a otro al través de los caminos." Decreto No. 89 del 21 de mayo de 1830 del Segundo Congreso Constitucional del Estado de Guanajuato.

[38] Dictamen del Consejo de Gobierno, Guanajuato, 29 de septiembre de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 2, 2 ff.

sas mercancías, los productos del estado podrían viajar a otros puntos de la república y expandirse al comercio internacional, pues hasta el momento se constreñía a cubrir la demanda del ámbito local. En suma, se trataba de un elemento clave para el fomento del estado que contribuiría a la mejora de los pueblos y al aumento de su riqueza.

El Congreso local coincidía en que incentivar el capital no era suficiente para alcanzar el progreso de la industria, pues uno de sus principales obstáculos era la falta de caminos, ya que mientras estos no fueran "tan fáciles" que pudieran dar salida a los frutos "en vano sería multiplicar el cultivo"; el estado necesitaba comunicarse "más allá de sus montañas".[39] La producción del estado le permitía comercializar y tener un alto nivel de mercantilización, los caminos y las grandes distancias favorecerían el surgimiento de manufacturas que abastecerían el mercado local; sin embargo, su circulación se entorpecía por la falta de caminos, pues sin rutas accesibles se incrementaba el costo de las mercancías.[40]

El buen estado de los caminos no sólo tenía una influencia directa en el abasto y comercio de las poblaciones, sino que era una pieza medular para gobernar. El correo era el medio a través del cual los pueblos del estado y sus habitantes accedían a todo tipo de información, incluso el gobernador les hacía llegar tanto sus disposiciones como las del gobierno general a través de este medio. Sin vías de comunicación adecuadas, era imposible ejecutar las leyes y que las disposiciones gubernamentales fueran puestas en marcha, pues las poblaciones no estaban en condiciones de recibirlas; por ello, era indispensable que los caminos estuvieran en buenas condiciones para acceder a la información "con la mayor rapidez y frecuencia posibles". Sin buenos caminos que facilitaran la llegada del correo se entorpecía "gravemente el giro de asuntos gubernativos".[41]

El binomio caminos y correo era clave para gobernar; en el caso de la ley de expulsión de españoles, expedida por el Congreso general el 20 de diciembre de 1827, Montes de Oca mencionó que a falta de un correo eficiente[42] el departamento de Celaya no había informado oportunamente so-

[39] *Ibid.*, pp. 32-35.
[40] *Análisis*, 1828, pp. 1-6.
[41] Montes de Oca, *Memoria que presenta,* 1826, p. 17.
[42] El 18 de enero se descubrió la conspiración del clérigo español Joaquín Arenas para regresar el poder al gobierno español; esto condujo a la publicación de la primera ley de expulsión de españoles. Con esta disposición salieron del país la mayoría de los miembros del clero y la actividad económica perdió una parte importante de sus capitales. En Guanajuato la milicia cívica se unió al

bre el número de españoles que habitaban en esa demarcación.[43] El correo salía los jueves y únicamente las principales poblaciones contaban con una estafeta, situación que retrasaba las contestaciones hasta por quince días; a lo anterior se sumaba la falta de fondos para cubrir el gasto del correo.[44] El caso del caballo tordillo muestra las dificultades a las que se enfrentaban las autoridades para comunicar noticias urgentes.

A finales del mes de noviembre de 1830 el coronel Pedro Otero le comunicó al jefe de policía del departamento de Celaya que el coronel Juan José Codallos se dirigía de Querétaro a Guanajuato por el camino de Acámbaro. Entre julio de 1830 y abril de 1831 estalló en el estado de Michoacán una rebelión encabezada por Juan José Codallos y Gordiano Guzmán con la finalidad de exigir el regreso de Vicente Guerrero a la presidencia de la república. Los sublevados atacaron los pueblos guanajuatenses que colindaban con Michoacán, saquearon sus arcas públicas y robaron el ganado de las haciendas y ranchos.[45] En vista de que se trataba de una información urgente y que el correo oficial salía únicamente los jueves, el jefe de policía Juan José Fernández de Jáuregui tomó el caballo que le habían embargado al reo José Nicolás Soto para avisarle "de inmediato" al gobernador de Querétaro que contuviera la marcha de Codallos.[46]

La noticia del posible ataque llegó a tiempo, pero debido a la premura con que se hizo el viaje, el caballo tordillo cayó muerto en el regreso; ante la pérdida de su caballo, el reo solicitó el pago por las 100 leguas que había recorrido de ida y vuelta, cuyo costo era de un real por legua, además del alquiler y la suma de los gastos de manutención del caballo, que sumaban 50 pesos 4 reales.[47] El jefe de policía de Celaya tuvo que consultar con el gobierno lo que debía hacer en este caso, pues era evidente que había utili-

---

llamado del ex insurgente michoacano José Ignacio Vázquez para expulsar a los españoles del estado. Sordo Cedeño, "Congreso Nacional", 2010, pp. 93-95, y Serrano, *Jerarquía*, 2001, pp. 266-268.

[43] El departamento de Celaya comprendía los ayuntamientos de Celaya, Salvatierra, Yuriria-púndaro, Acámbaro, Apaseo y Jerécuaro.

[44] Montes de Oca, *Memoria que el Gobernador,* 1828, pp. 25-27.

[45] Juan José Codallos proclamó un plan que llevaba su nombre el 11 de marzo de 1830 en defensa de la soberanía de los estados, el cual es considerado como una respuesta a las medidas consideradas centralizadoras del ministro de Relaciones Lucas Alamán. Codallos fue fusilado el 11 de julio de 1831en Pátzcuaro, Michoacán. Mac Gregor, "Levantamiento", 1990, pp. 61-80; Serrano, *Jerarquía*, 2001, pp. 272-282, y Sordo Cedeño, "Congreso Nacional", 2010, pp. 98-107.

[46] Carta del Jefe de policía de Celaya al Gobernador de Guanajuato, Celaya, 22 de diciembre de 1830*,* AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 93, exp. 2.

[47] Carta de José Nicolás Soto al Jefe de policía de Celaya, Celaya, 27 de noviembre de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja, 93, exp. 2, 1 f.

zado el caballo de Soto para ahorrarse el gasto del correo.[48] El Consejo de gobierno resolvió que, a pesar de que el jefe de policía había actuado con celeridad para resolver un asunto urgente, es decir, prevenir que el territorio del estado fuese amagado y "evitar funestos resultados", debía cubrir los gastos del recorrido y muerte del caballo, pero no el mantenimiento porque sus servicios no fueron utilizados por orden del gobierno del estado; por lo que en total debía cubrir la suma de 35 pesos.[49] Este hecho evidencia que el buen funcionamiento de las comunicaciones en Guanajuato no sólo dependía de los caminos y correos, sino de una serie de recursos con los que no siempre contaban las autoridades.

EL ARREGLO DE LOS CAMINOS

En tanto que el gobierno guanajuatense poseyera las condiciones necesarias para la construcción de nuevos caminos, los ayuntamientos se harían cargo de "la mejora y compostura" de los que ya existían o de proponer cualquier modificación que resultara útil.[50] Debido al gran número de ríos que surcaban el territorio del estado, los puentes se convirtieron en un elemento esencial para transitar sus caminos, y la construcción o mejora de los puentes se convirtió en una demanda constante de los pueblos.

[48] Carta del Jefe de policía de Celaya al Gobernador, Celaya, 22 de diciembre de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja, 93, exp. 2, 1 f.

[49] Dictamen del Consejo de Gobierno, Guanajuato, 7 de enero de 1831, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja, 93, exp. 2, 3 ff.

[50] "Art. 144. Mientras se construyen todos los caminos del Estado por cuenta de éste, atenderán las municipalidades la mejora y compostura de los que hoy existen; y no tolerarán que los dueños de hacienda los conocidos vulgarmente con el nombre de reales, sino que antes les obligarán a reparar los que descompongan. Art. 145. Tendrán a su cuidado la conservación de los caminos que se construyen, haciéndolos reparar siempre que lo haya menester. Art. 146. Para las obligaciones señaladas de los dos artículos que anteceden, los ayuntamientos tendrán obligación de ocupar anualmente el que menos veinte hombres por sesenta días útiles, cuidando en caso de que no se encuentren mas que peones de labranza, que sea en el tiempo en que hagan menos falta las labores. Art. 147. Si algunas municipalidades se hallaren en tal estado de escasez que por lo pronto no puedan llenar lo prevenido en el artículo anterior, se sujetarán a lo que provenga la ley que sobre sus gastos dará este Congreso. Art. 148. Si entre tanto se forman los caminos de cuenta del Estado, creyeren conveniente hacer en ellos hacer algunas variaciones útiles y tuvieren proporción de verificarlo, previa aprobación del Gobierno, podrán hacerlo, indemnizando a los propietarios que resulten perjudicados". Decreto del 14 de agosto de 1827 del Primer Congreso Constitucional del Estado de Guanajuato.

El buen estado y funcionamiento de los puentes eran indispensables para mantener comunicada a la población y evitar perjuicios, como sucedió con dos hombres que iban a caballo y cayeron del puente situado en la comunidad minera de Marfil, por la falta de pasamanos. Este lugar era sumamente transitado, ahí circulaban las "recuas metaleras" y víveres que alimentaban a la capital del estado; los cuatro puentes con los que contaba eran prácticamente la única vía de entrada a la capital del estado, pues los ríos eran intransitables. De esta manera, la falta de elementos básicos, como los pasamanos, no sólo podía devenir en una tragedia, sino que además tenía consecuencias sobre la economía y el abasto de las poblaciones.[51] El entonces vicegobernador José María Núñez de la Torre dispuso que la comisión de obras públicas del ayuntamiento de Guanajuato examinara el tipo de composturas que requerían los puentes y formara el presupuesto correspondiente.[52] La comisión calculó que la reparación tendría un costo aproximado de 800 pesos; el problema al que se enfrentaba el ayuntamiento de la capital era que la corporación no contaba con los fondos suficientes para emprender la obra.[53]

A causa del déficit presupuestal que tenía el estado y la incapacidad de los ayuntamientos para cumplir con las cargas fiscales, el Congreso publicó la ley del 28 de junio de 1828 en la que se especificaron las cantidades que podían recibir y gastar los ayuntamientos. Para la construcción de obra pública las corporaciones municipales recibirían la sexta parte de la recaudación total de las alcabalas, y los administradores de rentas harían el cálculo de la parte que le correspondía a cada una; a fin de recibir el monto, debían presentar un presupuesto de gastos aprobado previamente por el Congreso para que el recurso fuera gestionado y entregado a través de los jefes de policía.[54] Lamentablemente, esta iniciativa, que tenía la finalidad de sanear las finanzas públicas del estado, trajo consigo una serie de inconvenientes que provocaron las quejas constantes por parte de los ayuntamientos en cuanto a la insuficiencia de las cantidades asignadas.

[51] Solicitud del alcalde auxiliar de Marfil al vicegobernador, Marfil, 4 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 1, 1 f.

[52] Carta del vicegobernador al gobernador, Guanajuato, 1 de septiembre de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 1, 1 f.

[53] Carta del alcalde de Guanajuato al Vicegobernador, Guanajuato, 6 de septiembre de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 95, exp. 1, 1 f.

[54] Decreto No. 56 del 28 de junio de 1828 del Primer Congreso Constitucional del estado de Guanajuato.

A pesar de lo anterior, en 1831 el jefe de policía del departamento de León, Ignacio Siliceo, notificó al gobernador la "utilidad" que resultaba para esa población en particular y para el país en general la reparación del puente, ubicado en el arroyo conocido como del Muerto. De acuerdo con el jefe de policía, el puente era un paso obligado para todos aquellos que venían de la ciudad de México y se dirigían hacia "Tierra adentro", pues durante la temporada de lluvias la creciente del río ocasionaba severas inundaciones. El ayuntamiento había nombrado una comisión para recaudar entre los "vecinos acomodados" una contribución voluntaria, pero estos se negaron argumentando que se trataba de una obra para el "bien común", por lo que se tuvo que acudir al gobierno para que se asignara un presupuesto y apoyar la construcción de una obra "tan necesaria" que beneficiaría al comercio.[55]

La realización de cualquier obra requería un perito que diera un diagnóstico y elaborara un presupuesto; Juan de Dios de la Trinidad Pérez fue quien elaboró el informe sobre el estado del puente; "a la vista de ojos" señaló que se había "quebrado" a consecuencia de la "estrechura del curso de las aguas" del río Turbio. El puente estaba dividido "en dos ojos", era indispensable que la nueva construcción fuera de uno solo; su propuesta de reparación consistía en apuntalar con maderos las cortinas de la pared donde se apoyaban los fragmentos de los antiguos arcos, para ello era necesario que se registraran dichas cortinas mediante una excavación en cualquier punto de sus cimientos, y de no estar bien cimentado sería necesario abrir la excavación a toda la longitud de estos para "contracimentarlos". Un solo arco disminuiría los gastos de la construcción, su abertura permitiría la libre entrada y salida del agua a las avenidas; de esta manera, se quitaría la percusión de las aguas que se encontraban "en el espesor de la antigua sepa", cuyo efecto era visible porque había quedado inutilizada a causa de que la excavación que hizo el agua en su cimiento había dejado "clavada en un extremo de su longitud y levantada del otro".[56]

De acuerdo con su "leal saber y entender", el perito en construcción Juan de Dios de la Trinidad Pérez calculó que para rehabilitar el puente se

[55] Solicitud de fondos para el arreglo del puente del Coesillo del 27 de enero de 1831, León, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 3 ff.

[56] Diagnóstico del puente del Arroyo del muerto elaborado por Juan de Dios de la Trinidad Pérez, León, 28 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 3 ff.

requerían 1 298 pesos 3 reales;[57] esta cantidad fue calificada por el jefe de policía como "demasiado corta" si se comparaba con la "utilidad pública" que se obtendría de ella.[58] El presupuesto que se presentó al ayuntamiento no sólo mostraba el cálculo de los materiales necesarios, sino que incluía información sobre ellos; así es como sabemos que el encino fue la madera que su utilizó; en la obra intervendrían diversos especialistas como albañiles, peones, excavadores que requerían utensilios específicos para realizar su labor como batidores de mezcla; que su paga era de dos reales diarios y aumentaba a tres si era necesario trabajar por las noches, y quienes realizaban un trabajo especializado como era el caso de los albañiles que hacían las bóvedas recibían un mayor salario; también incluía el tiempo que le llevaría realizar cada procedimiento. La riqueza de datos del presupuesto, que permite conocer el proceso de rehabilitación del puente, es tal que vale la pena reproducirlo en su totalidad.

Sobre la reparación del puente, el Consejo de gobierno concluyó que era necesaria para el bien del estado, pues si cesaba el tránsito de personas también lo haría el comercio y con él la industria; por consiguiente, "se resentirían los demás pueblos del estado" que comerciaban directa o indirectamente con la villa de León. El cuerpo consultivo estaba convencido de que la reparación de este puente no sólo repercutiría en el bienestar del estado, sino en el de la república, pues la nación se beneficiaba "enormemente de la comodidad de sus caminos, la seguridad de ellos y la abundancia en sus recursos". Así fue como resolvió que, en vista de que eran pocas las obras públicas que "a primera vista" presentaban el carácter de ser útiles a todo el estado, pero también eran "poquísimas" las que intrínsecamente "concentraban en sí mismas la común utilidad del estado", autorizó que se concediera el costo total de la obra; no sin antes prevenir al ayuntamiento leonés que debía ajustarse al presupuesto y cuidar "escrupulosamente" que la obra fuera concluida con "perfección a la mayor brevedad" posible.[59]

A pesar de la recomendación del Consejo de gobierno, el ayuntamiento leonés solicitó 350 pesos más para concluir la reparación del puente. El órgano consultivo aprobó que les fueran asignados, pues sin ellos la obra

[57] Solicitud del jefe de policía, León, 3 de febrero de 1831, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 1 f.

[58] Presupuesto elaborado para la compostura del puente de Arroyo del Muerto, León, 28 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 3 ff.

[59] Dictamen del Consejo de Gobierno del 15 de abril de 1831, Guanajuato, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 2 ff.

Cuadro 1. Presupuesto para la reparación del puente del Arroyo del Muerto

Concepto	*Costo $*
La excavación de la nueva sepa que se ha de hacer al costado del arroyo viento oriente, para dar 12 varas de claro al nuevo ojo, se debe hacer en longitud de 14 varas, latitud 4 en que resulta no sólo la capacidad para los albañiles y peones más también para la libre oxilación de los ingenios simples para el desagüe y siendo estos 10 demandan 10 individuos que los manejen, ganan 2 reales al día y en la noche 3 importa un individuo 5 reales y los 10, 50 reales y dándose esta maniobra en 12 días importan	75
Los excavadores de arena en la fosa de esta sepa otros tantos individuos con igual costo	75
Por 8 ademadores en marcos y estacas en 10 días importa el día 40 reales y los 10 dichos	50
Vencida la excavación y su desagüe, se prolongará este por 5 días más para dar lugar a la maniobra de albañiles y según los 50 reales por día arriba dichos importa	32 pesos 2 reales
El cal y canto de esta sepa en alto de 6 ½ varas, 4 enterradas y 2 ½ en lo exterior en longitud de 9 ⅓ varas, longitud 2 varas, incluye en este cubo 121 varas cúbicas que por un material y construcción a precio a 14 reales importa	211 pesos 6 reales
Madera para el cajón de la fosa arriba dicha	
Para 4 marcos en hondo de 4 varas aún cuando no se alcance el suelo firme (que lo suplirán los pilones) es lo que basta de cimiento se necesitan 40 vigas a 10 reales si se compran	50
Para pilones especie de vigas paradas 20 dichas	25
Los durmientes a la longitud de la excavación de medias vigas 16 y vigas 8 a 10 reales	10
Los durmientes atravesados a la longitud de la excavación demandan 14 vigas a 10 reales	17 pesos 4 reales
Estacas derechas de encino, largo 20 varas, grueso 5 dedos, circunstancia esencial para que remita la impresión del golpe, entrando 9 en cada vara lineal que proporciona el circuito de	40 pesos 4 reales

Concepto	*Costo $*
toda la sepa en dos filas al hondo de esta, en número es de 648, que a 8 pesos carga son 81, su precio a 4 reales importa	
Madera para la cimbra	
Durmientes sobre la arena 10 vigas	180
Puntales endosados 25 y vigas 50	
Semipuntales junto a las sepas dichas 4	
Soleras debajo de las serchas 10	
Serchas endosadas para estas 20	
Sobre estas contra soleras para que reciban la reja 22	
Cadenas y contracadenas en la altura de los puntales a la latitud y longitud 28	
Suma 144 vigas que a 10 reales importa	
Cargas de raja para el enjaulado 51 ½ cargas a 4 reales	25 pesos 2 reales
La construcción de esta y encascotado de adobe lodo y terrón al precio en	12
Construcción de arcos y bóveda con 8 albañiles en 5 días, importa el día 6 pesos y los 5 dichos	30
Por 28 peones para dichos albañiles con batidores de mezcla a 2 reales importa el día 7 pesos y los 5 antedichos	35
En 2 embocaduras para atranques de esta bóveda en longitud de 9 1/3 varas de longitud 1 vara de alto resultan 18 2/3 varas cúbicas a 14 reales calicanto importa	32 pesos 5 reales
Los pasamanos de este puente en alto de media vara, grueso id en longitud de 60 varas a uno y otro lado en uno de sus extremos a 3 ½ reales importa	26 pesos 2 reales
La cortina de calicanto que se debe hacer al costado del arroyo viento norte para excusar enmaderado en la excavación de su cimiento, no se debe dar en la arena, sino tierra adentro de su rivera 1 o 2 varas para que este intermedio sirva como de ademe contra la arena, en dicha cortina por su longitud, latitud y altura incluye 150 varas cúbicas que a 14 reales por vara importa	262 pesos 4 reales
En el andito del puente resultan de empedrado el costado norte del río hasta la extremidad de sus pasamanos viento sur sumada en longitud y latitud digo multiplicada 366 2/3 varas	68 pesos 6 reales

Concepto	*Costo $*
en superficie que con su atierre matacan y construcción a precio de 1 ½ reales importa	
Suma	1 258.3
De mi honorario por vista de ojos, exposición y presupuesto	40
Total	*1 298.3*

Fuente: elaboración propia con base en el presupuesto elaborado para la compostura del puente de Arroyo del Muerto, León, 28 de agosto de 1830, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 3 ff.

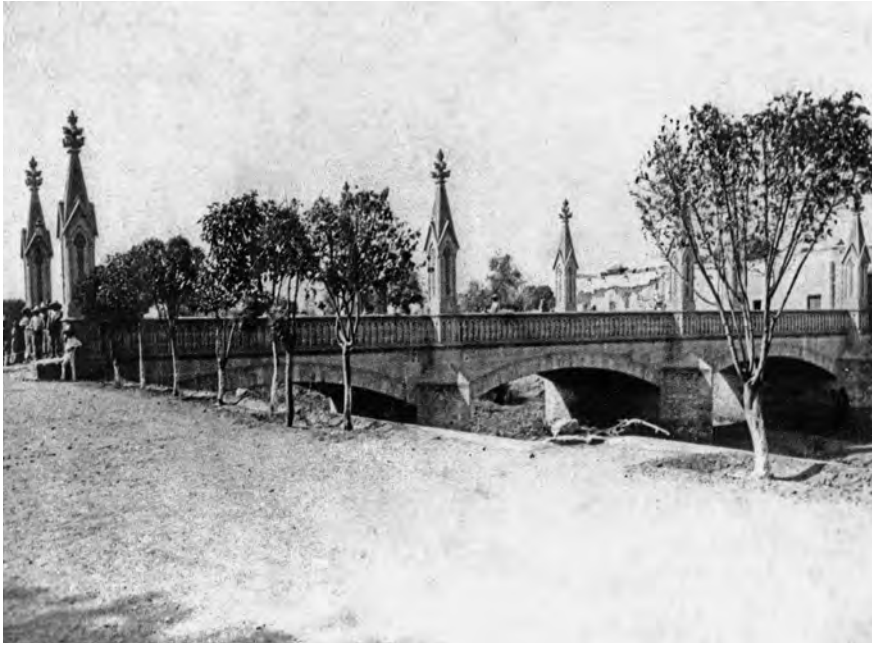
quedaría inconclusa y de nuevo le recordó a la corporación municipal que sujetara sus gastos a lo presupuestado.[60] Este presupuesto fue elaborado por Cecilio Hernández, maestro mayor de la obra, a petición del regidor Manuel García y Almaguer, comisionado de la obra; en él se puede observar (cuadro 2) que el faltante era para concluir con los detalles finales, esto es colocar el empedrado y no para la cimentación.

La rehabilitación del puente se llevó poco más de un año y tuvo una duración corta; fue demolido a causa de la fuerte inundación ocurrida en 1888. En el mes de junio llovió de manera consecutiva por un periodo de quince días, la noche del 18 cayó una fuerte tromba que ocasionó el desbordamiento del río en algunas partes del casco histórico y en el barrio de Santiago el agua alcanzó dos metros de altura. Las autoridades locales tuvieron que solicitar ayuda al gobierno federal para auxiliar a las más de 5 000 familias que habían perdido sus viviendas y rehabilitar la ciudad. El obispo Tomás Barón y Morales tomó la iniciativa para auspiciar la construcción de un nuevo puente, en esa ocasión la obra estuvo a cargo del arquitecto londinense Luis Long y el puente fue conocido como Barón, en honor a su benefactor. Hasta el momento no se han localizado imágenes del antiguo puente pero, debido a la importancia de su autor, el construido por Long cuenta con un amplio registro fotográfico, en la actualidad se conserva parte de la ornamentación.

La única propuesta para la construcción de un nuevo camino que ha podido localizarse fue la que realizó el ayuntamiento de San Miguel de

[60] Dictamen del Consejo de Gobierno, Guanajuato, 10 de diciembre de 1831, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 3 ff.

Imagen 1. Puente Barón en 1900



Fuente: Archivo Histórico Municipal de León, Fototeca.

Cuadro 2. Presupuesto para concluir la reparación del puente del Arroyo del Muerto

Concepto	*Costo $*
Por 5 reales vara de pasamano, a peso la vara	50
Por el terraplén y empedrado de la calzada, en 100 varas de largo y 10 de ancho a 12 reales la vara	150
Por dos cortinas de calicanto, de 5 varas de alto desde su cimiento para defender la cortina del arco y encañonar el agua en su entrada, la una de 20 varas de largo y la otra de 10 con ancho de 3 cuartas y 1 vara de ancho de su cimiento a 5 pesos la vara	150
Suma	*350*

Presupuesto de la obra del puente del Arroyo del Muerto, León, 23 de noviembre de 1831, AHAGPEG, Secretaría de Gobierno, Municipios, caja 105, exp. 1, 1 f.

Allende en 1834. Con el objeto de abrir un camino más cómodo en Puerto de Calderón (letra C) esta corporación solicitó al gobierno del estado la construcción de un nuevo camino, pues el que existía era antiguo y estaba "muy descompuesto" (letra a) a causa de los derrames que generaba el río Laja. Este camino era indispensable porque comunicaba a la capital del estado con Celaya, desde este punto llegaba la correspondencia de la ciudad de México; en tiempos de lluvia se inundaba y se volvía intransitable, por lo que no había manera de que se recibieran y cumplieran las disposiciones del gobierno federal. Francisco Yañez informó que, con el objeto de abrir un camino más cómodo en Puerto de Calderón (letra C), se podía aprovechar el camino antiguo (letra b) que pasaba cerca de las casas de la hacienda de Calderón (letra A), donde se encontraba una "loma tendida", con el que se lograría acortar el camino y tener "un mejor piso".

La imagen 2 es de las pocas que se encuentra en el archivo del estado donde se muestra una representación de los caminos elaborada en la época. El mapa muestra el camino que va de San Miguel a Chamacuero, cuya finalidad es mostrar la problemática a la que se enfrentaban los viajantes y la manera de resolverla. Presenta el lugar donde se producían las inundaciones, el camino que iba hacia el arroyo de la Cañada (letra a) y cómo la corriente del río se dirigía hacia él; también especifica cuál era el camino por el que transitaban los coches y el que era propicio para los caballos; por

Imagen 2. Detalle del mapa del camino de San Miguel a Chamacuero

Fuente: Mapa del camino a San Miguel, San Miguel, 15 de febrero de 1834, en AHAPEG, fondo: Secretaría de Gobierno, sección: Secretaría de Gobierno, caja 122, exp. 17.

tanto, está hablando de los distintos tipos de infraestructura con los que contaba. La propuesta de Yañez consistía en construir un camino al oriente de la hacienda de Calderón (letra A), donde se encontraba la presa (letra B); este camino persiste en la actualidad. Los puntos (•) indican las mojoneras del lindero de Calderón con Begiña.

Lo que le interesaba presentar a Yañez era la ubicación del lugar y su representación; la manera de situarse durante este periodo era haciendo referencia a los lugares que pudieran ser identificados con facilidad, por eso le da mayor importancia a señalar la presa o la hacienda que a colocar coordenadas. Tanto este mapa como las noticias estadísticas utilizaron métodos de representación del espacio que se insertan en una larga tradición de gobierno para la que es indispensable conocer el territorio. Las noticias estadísticas son informes redactados a petición del gobierno, los temas que abordan son aquellos en los que el gobierno tenía un interés particular por conocer y los caminos eran uno de ellos, pues no sólo eran indispensables para comunicar a las poblaciones, comerciar y favorecer el desarrollo económico del estado, sino para hacer efectiva la presencia del gobierno a través de sus órdenes y disposiciones; la única manera de lograrlo era contar con buenos caminos para facilitar el tránsito de la información, y no sólo el de las personas.

Los caminos fueron una prioridad en la agenda del gobierno del estado de Guanajuato. Para conocer las condiciones en las que se encontraban contó con dos recursos: las noticias estadísticas y la visita; ambos le proporcionaron la información necesaria para tener una idea general de la red de comunicaciones. Tanto los ayuntamientos como el vicegobernador recurrieron a la descripción del espacio, para ellos lo importante era señalar los lugares a través de una narración que permitía recorrer los caminos conforme se avanza en la lectura, como si se tratara de un itinerario en el que se describe aquello que contiene el espacio; por tanto, la representación del espacio es textual y no cartográfica. Lo importante para ellos era indicar puntos reconocibles en el medio habitual que permitiera situarlos. Otro método de localización común era señalar las distancias que se recorrían para llegar de un lugar a otro. En sus descripciones, las autoridades locales reconstruyeron la realidad sobre la que ejercen su autoridad, en este caso la de los ayuntamientos guanajuatenses, a la que es posible acceder gracias a la riqueza de los detalles; el gobierno recurría a este método porque no requería para ello de conocimientos científicos o especializados, sino del

conocimiento que les daba a las autoridades locales el habitar un lugar.[61] En las descripciones no sólo se limitan a verter información, también plasman la apreciación que tenían los propios transeúntes sobre los caminos, develan la experiencia de un viajante a inicios del siglo XIX y las condiciones en que se desplazaba, los servicios a los que podía acceder en su trayecto y el paisaje que lo rodeaba.

Durante la primera experiencia federal, lo esencial para el gobierno guanajuatense no era crear nuevos caminos sino reparar los existentes, rehabilitarlos y hacer que contaran con los elementos necesarios para facilitar el tránsito. Las medidas que tomó estaban encaminadas a promover mejoras, en algunas ocasiones se trataba de cosas sencillas como remover obstáculos, y que podían resolverse mediante disposiciones gubernativas; en otras, se enfrentaban a las condiciones climáticas y geográficas, para las que no siempre se contaba con los recursos necesarios para invertir en la construcción de infraestructura. Debido a que el estado estaba circundado por una cantidad importante de ríos, los puentes fueron una parte esencial de los caminos y el único medio para hacerle frente a los fenómenos naturales. A lo largo de este relato, hemos podido comprobar que el estado de Guanajuato inició su vida independiente sobre los senderos que se habían trazado durante el periodo novohispano, los cuales fueron trazados para cubrir las necesidades de la industria minera y que, si bien la guerra de Independencia desarticuló los grandes caminos utilizados para el comercio con la metrópoli, también afianzó los caminos locales y con ello la comunicación entre los pueblos. En muchos sentidos, el nuevo gobierno transitó sobre las brechas de su antecesor.

FUENTES CONSULTADAS

Archivo

AHAGPEG Archivo Histórico del Archivo General del Poder Ejecutivo de Guanajuato.

[61] Gaudin, *Imperio*, 2017, pp. 237-254.

Bibliografía primaria

Análisis de la Memoria del Gobierno presentada al H.C. de Guanajuato el año de 1828, Guanajuato, Imprenta del supremo gobierno a cargo José María Carranco, 1888.

Bustamante, Benigno, *Memoria instructiva, que en cumplimiento de la parte 4ª del artículo 109 de la constitución del estado de Guanajuato, presenta al superior gobierno del mismo su primer Vice-gobernador constitucional,* Imprenta del Supremo Gobierno administrada por el C. Ruperto Rocha, 1830.

_____, "Memoria corográfica y estadística del estado de Guanajuato"*,* en el *Boletín del Instituto Nacional de Geografía y Estadística de la República Mexicana*, México, Tipografía de Andrés Boix a cargo de Mariano Sierra, calle de la cerca de Santo Domingo núm. 5, 3a. ed., 1861, pp. 54-87.

Montes de Oca, Carlos, *Memoria que presenta el Gobernador de Guanajuato al Congreso Constituyente del estado de los negocios públicos que han estado a su cuidado desde 10 de mayo de 1824 hasta 31 de diciembre de 1825*, México, Imprenta del Supremo Gobierno en Palacio, 1826.

_____, *Memoria que el Gobernador del libre y soberano de Guanajuato formó para dar cumplimiento a la parte 8ª del artículo 161 de la Constitución federal, ampliándola en otros ramos, para conocimiento del Congreso del mismo estado todo por lo respectivo al año de 1827*, Guanajuato, Imprenta del estado a cargo de Justo Palencia, 2ª de Alonso letra J, 1882.

Romero, José G., y José María Durán, *Biografía del Señor Don Benigno Bustamante y Septién,* México, Imprenta de Andrés Boix a cargo de M. de Zornoza, Calle de la cerca de Santo Domingo núm. 5, 1859.

Bibliografía

Arrioja Díaz Viruell, Luis Alberto, "Introducción: un recuento de la estadística en México" en Luis Alberto Arrioja Díaz Viruell (ed.), *Registrar e imaginar la nación. La estadística durante la primera mitad del siglo XIX*, Zamora, El Colegio de Michoacán/Universidad Veracruzana/El Colegio de Sonora, 2016, pp. 11-51.

Cramaussel, Chantal, "El Camino Real de Tierra Adentro. De México a Santa Fe" en Chantal Cramaussel (ed.), *Rutas de la Nueva España*, Zamora, El Colegio de Michoacán, 2006, pp. 299-327.

Dublán, Manuel y José María Lozano, *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República*, México,

Imprenta del Comercio a cargo de Dublán y Lozano hijos, Calle de Cordobines No. 8, 1876.

Flores Carreño, Iliria Olimpia, "Vida cotidiana y violencia durante la guerra de independencia. Guanajuato y Michoacán, 1808-1830", tesis de Doctorado en Historia, Zamora, 2017.

Guadin Guillaume, *El imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII*, traducción Alicia Martorell, prefacio Thomas Calvo, epílogo Óscar Mazín, índice analítico Javier Rodríguez Ganuza, Zamora, Fondo de Cultura Económica/El Colegio de Michoacán, 2017.

Jáuregui, Luis, "La economía de la guerra de Independencia y la fiscalidad de las primeras décadas del México independiente" en Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días*, México, El Colegio de México/Secretaría de Economía, 2010, pp. 245-274.

_____, *Los transportes, siglos XVI al XX*, edición electrónica en formato ePub, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2014.

Labarte Ríos, María de la Cruz, *León entre dos inundaciones*, Guanajuato, Ediciones La Rana, 1997.

Mac Gregor, Javier, "El levantamiento del sur en Michoacán", *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, vol. 13, México, 1990, pp. 61-80.

Romero Sotelo, María Eugenia y Luis Jáuregui, *Las contingencias de una larga recuperación. La economía mexicana, 1821-1867*, México, Facultad de Economía-UNAM, 2003.

Serrano Ortega, José Antonio, *Jerarquía territorial y transición política: Guanajuato, 1790-1836*, Zamora, El Colegio de Michoacán/Instituto Mora, 2001.

Sordo Cedeño, Reynaldo, "El Congreso nacional: de la autonomía de las provincias al compromiso federal" en Josefina Zoraida Vázquez (coord.), *El establecimiento del federalismo en México, 1821-1827*, México, Centro de Estudios Históricos-COLMEX, 2a. ed., 2010, pp. 115-153.

Vázquez, Josefina Zoraida, "El establecimiento del federalismo en México" en Josefina Zoraida Vázquez, *El establecimiento del federalismo en México*, México, Centro de Estudios Históricos-COLMEX, 2a. ed., 2010, pp. 19-38.

_____, "Introducción. El contexto nacional del primer federalismo mexicano" en Josefina Zoraida Vázquez y José Antonio Serrano Ortega (coords.), *Práctica y fracaso del primer federalismo mexicano (1824-1835)*, México, Centro de Estudios Históricos-COLMEX, 2012, pp. 13-39.

VENTAS, POSADAS Y MESONES DE ESPAÑA A NUEVA ESPAÑA. ¿LA HOSPITALIDAD INHOSPITALARIA?

Thomas Calvo

> Tocante al gobierno de las posadas en los caminos, es España la vileza de las demás naciones.
>
> Felipe Frutos (1711)[1]

Este exergo no lo escribió ningún viajero francés malintencionado –los hubo muchos en los siglos XVIII y XIX–, al punto de que "el albergue español" se ha convertido, en la idiosincrasia francesa, en un mito peculiar, un sitio abierto y vacío donde se encuentra todo… lo que uno puede traer y también lo que no desea. A principios del XIX uno de esos galos escribió: "en esa perrera los hombres no son alimentados. Sirven de comida a la alimaña".[2]

Sin duda tal opinión era compartida por los españoles que tenían la desdicha de tener que visitar tales lugares infernales, la cita de Frutos que viajó entre Europa y Nueva España ya nos lo recuerda. Hasta el muy austero *Diccionario de Autoridades* (1726-1739), de la Real Academia Española (RAE) siente la necesidad, al finalizar algunas de las ocurrencias (mesón, venta, posada), de señalar refranes –*vox populi*– que ilustran algunas de las características de esos antros –no encontramos otra palabra–. Como: "estar la casa como mesón. Frase que se dice para notar la gran concurrencia o ruido que ha habido en alguna casa". Añade: "por un ladrón pierden ciento

[1] Frutos, "Peregrinaciones". Manuscrito en vía de publicación, a partir de la transcripción de Jean-Pierre Berthe, Thomas Calvo y Carmen Val Julián. Agradecemos a Martín Escobedo, Gabriel Edmundo Torres y Carlos Roberto Cruz el apoyo brindado en cuanto a la documentación.

[2] Astolphe de Custine, citado en Antolini-Dumas, "Gautier", 2001, p. 402.

en el mesón. Refrán que explica la sospecha que se concibe contra otros, por el daño que uno ha hecho". Hasta nos recuerda, a través del uso de la lengua, el estado de miseria, abandono en el cual se encuentra el menaje de dichos albergues: "posada, se llama también el estuche compuesto de cuchara, tenedor y cuchillo que se lleva en la faltriquera cuando se va de camino, para conveniencia en las posadas". De entrada, se nos advierte que la frecuentación de tales instituciones merece atención y cuidado.

Hasta ahora, salvo con Frutos, nos estamos apoyando en textos literarios, ya que *Autoridades* hace precisamente referencia a la "autoridad" de los escritores. ¿Qué sentido tiene dar ese estigma que presenta la literatura, en particular la española, al mesón? ¿Qué trecho hay de la sublimación, aun infernal, que ofrecen las letras a la realidad en su cotidianidad? ¿Por qué España es la madre de tal averno, si efectivamente se le debe echar la culpa? Y ya que estamos en México, ¿en qué medida Nueva España se conformó al modelo peninsular? Por tanto, es una amplia odisea la que proponemos, en tiempos y espacios, pero también en documentación.

Esta variedad, tal vez equívoca, la podemos encontrar desde el vocabulario, juntando *mesón*, *posada*, *venta*, los más empleados en tiempos pasados, *albergue* –menos reconocido– y *fonda*, este siendo el más reciente ya que no está en *Autoridades* y aparece en el *Diccionario usual* de la RAE de 1791. La multiplicación de vocablos nunca es totalmente gratuita: en cierta medida son distintos unos y otros. Los más distintivos son la venta, "establecida en los caminos y despoblado";[3] la fonda, con una orientación culinaria y de convivencia: ya en 1791 se dice que "es la casa donde se da alojamiento, de comer y beber, y donde se venden licores generosos, café, té y bebidas heladas". Posada es francamente de contexto urbano, lo mismo que mesón, aunque *Autoridades* no lo especifique.[4] En cuanto a albergue, es como la síntesis total, "se da indiferentemente este nombre a la casa, a la posada, o venta, a la choza, o cabaña, concavidad o cubierto donde los hombres, y tal vez los brutos se retiran para descansar".[5] No deja aquí de ser algo preocupante esa proximidad semántica entre lo que se refiere a los hombres y a los brutos; veremos que algunas ventas no están muy lejos de tales concavidades.

[3] RAE, *Diccionario de autoridades*, 1739.
[4] Se puede encontrar en la documentación figón, ventorrillo, para albergues de poca monta.
[5] RAE, *Diccionario de autoridades*, 1726.

LOS ALBERGUES EN LA LITERATURA DE ANTAÑO

Ya estamos levantando los techos de esos lugares, y empezando a ver lo que hay dentro, como lo hizo *El diablo cojuelo* para mostrar al estudiante Cleofas la sociedad madrileña desde sus limitaciones hasta sus desenfrenos.[6] Y después lo paseó por España, de mesón en posada. Y es que las posadas y demás ventas son encrucijadas geográficas, humanas, donde se encuentra lo más granado y lo más chocarrero. ¿Y qué es la literatura del Siglo de Oro, en particular la picaresca? Es el viaje iniciático de un adolescente, llámese Guzmán de Alfarache, Pablos el Buscón, Carriazo y Avendaño de la *La ilustre fregona*. Incluso la venta puede ser, con su realismo cruel y extravagante, parte del sueño de un anciano delirante y dolido, cuando don Quijote se alberga en "la venta que él imaginaba ser castillo", aunque sin ninguna comodidad, si nos referimos a la cama; con "un colchón que en lo sutil parecía colcha, lleno de bodoques, que, a no mostrar que eran lana por algunas roturas, al tiento, en la dureza, semejaban de guijarro, y dos sabanas hechas de cuero de adarga".[7] Probablemente Cervantes pasó por los mismos sinsabores. Y no se podía quejar el hidalgo: tuvo acceso a una cama.

Los mesones son lugares de paso, tanto para las noticias como para los hombres. Apenas llega un forastero al mesón del pueblo, que el alguacil acude "como se usa", ávido de noticias "de la corte y de las guerras", como también de su manjar.[8] No siempre es tan apacible el encuentro, sobre todo si se trata de extranjeros mordaces. En el mesón toledano de la Sevillana, de ilustre memoria, Cleofas se reúne con un grupo de extranjeros: pronto la conversación desvía sobre temas políticos, y termina mal. "El francés le dijo: ¡Ah bugre, coquín español! Y el italiano: ¡Forfante, marrano español!"[9]

Es lo que llamaríamos la buena sociabilidad internacional de los mesones en aquellos tiempos.

Pero los principales clientes de las ventas y posadas son los arrieros, como se debe, con sus códigos, sus refranes, su acomodo, su alegría y gallardía, sus procederes. No salgamos aún del mesón de la Sevillana, estamos en la mañana: van "ensillando los mozos de mulas, y poniendo los frenos al son de seguidillas y jácaras y brindándose con vino y pullas los unos a

[6] Vélez de Guevara, *Diablo cojuelo*, 1641.
[7] Cervantes, *Ingenioso hidalgo. Primera parte*, 2008, t. I, cap. XVI, p. 238.
[8] Cervantes, "Dos doncellas", 2001, p. 125.
[9] Vélez de Guevara, *Diablo cojuelo*, 1641, tranco V, p. 32.

los otros, ribeteándolas con tabaco en polvo y en humo".[10] Por las noches se debían oír los jugadores, y no únicamente de apacibles naipes. México aquí nos puede dar algunas pautas. Periquillo, "pasando por el mesón del Ángel [oyó] sonar las bolas del truco", y ahí se quedó.[11] Unas décadas más tarde, otro héroe mexicano, el joven Evaristo, pasa un tiempo en "una especie de mesón con alquiler de caballos, fonda y billar, por el rumbo del rastro".[12]

Dichos albergues no podrían ser otra cosa que amparos de tahúres y demás fullerías. Allí hizo su primer aprendizaje de pícaro el joven Guzmán de Alfarache.

> Allí supe adobar la cebada con agua caliente que creciere un tercio, y medir falso, raer con la mano, hincar el pulpejo […]: Nuestras bocas eran medidas, no teniendo consideración a posturas ni aranceles, que aquellos no se guardan. […] ¡Qué de robos, qué de tiranías, cuantas desvergüenzas, qué maldades pasan en ventas y posadas! ¡Qué poco se teme a Dios ni a sus ministros y justicias! Pues para ellos no las hay.[13]

Más aún, eran en algunos casos las madrigueras de delincuentes donde los novelistas situaban sus malvadas acciones. Es posible que con el siglo XIX, en España y en México, con la exacerbación de la inseguridad, esto se haya extendido, como lo da a entender uno de los malandrines de *Los bandidos de Río Frío*: "necesitamos un mesón y un corral grande. El mesón, para que nos sirva de una especie de garita donde se adquieran noticias de los caminos: Quién entra, quién sale, qué cargamentos van y vienen, en qué consiste y si se puede intentar alguna sorpresa segura; también a los mesones concurren ladrones que podemos reclutar o perseguir, según nos convenga".[14]

Tal vez el lector acucioso esté algo preocupado al vernos establecer como una continuidad entre el mesón del Siglo de Oro español y el mexicano de principios del XIX.[15] Aceptamos sólo en parte la crítica: estamos en la ficción, aunque amarrada a la realidad cruda. La libertad del creador es

[10] *Ibid.*, tranco V, p. 29.
[11] Fernández de Lizardi, *Periquillo*, 2016, p. 316.
[12] Payno, *Bandidos*, 2008, p. 74.
[13] Alemán, *Guzmán*, 2002, pp. 92-93.
[14] Payno, *Bandidos*, 2008, p. 779.
[15] No olvidemos que si bien *Los bandidos de Río Frío* se escribe por la década de 1880, la novela relata hechos anteriores a 1839, incluida la ejecución del coronel Juan Yáñez.

cierta, pero también su apego a los modelos, hasta a los tópicos, y uno de los principales personajes de ese universo literario es la posada, sus criaturas, y en particular las mesoneras, de toda calaña. Dos de ellas sobreviven en el tiempo, hasta hoy: la ventera del Guzmán de Alfarache "era destentada, boquisumida, hundidos los ojos, desgreñada y puerca".[16] La divina fregona de Cervantes es lo más cercano a los ángeles, por su rostro.[17]

Pero como testigos de sus tiempos los autores no son insensibles a los cambios que se dan. Como veremos, una de las grandes cuestiones que se presentan es saber si en las posadas hispánicas se daba de comer o no. Ya hemos notado que las fondas resuelven en buena parte la pregunta, por el siglo XIX, sobre lo cual testimonia en 1816 Periquillo: "luego que puse el pie en el umbral de la fonda, y me dio en las narices el olor de los guisados, se me alegró el corazón".[18] ¿Pero antes? Sin duda fue muy variable. Cervantes y Vélez de Guevara, a unos 33 años de distancia, dan dos respuestas opuestas, y para la misma posada, muy real, la del Sevillano o Sevillana, en Toledo: a Carriazo y Avendaño en 1613 se les dijo, perentoriamente, "que en aquella posada no daban de comer a nadie, puesto que guisaban y aderezaban lo que los huéspedes traían de fuera comprado".[19] Cleofas cenó y pagó en dicho mesón, en 1646, señal de que no llegó con sus vituallas.

En cuanto a Manuel Payno, ya entrando en la modernidad, anticipa, sin saberlo, lo que será la muerte de muchos de dichos mesones y posadas cuando se refiere a "un camino donde no abundaban los mesones y buenas fondas, que hoteles no se conocían más que en las casas de diligencias, mejora de importancia para los caminantes que había introducido el amo don Anselmo, dueño de las líneas de diligencia".[20] Pero el recorrer del tiempo tiene sus ironías, y hoy, aprovechando las cáscaras de edificios imponentes, los espacios entorno favorables, algunos mesones y ventas se mantienen o renacen, como hoteles de lujo o inclusive aglomeraciones. Esto tanto en medio urbano, como el Mesón de Jobito (Zacatecas), o rural, cuando la colonial venta del Peregrino de antaño, pasando el Papagayo hacia Acapulco, se consolida en pueblo.

[16] Alemán, *Guzmán*, 2002, p. 38.

[17] Cervantes, "Ilustre fregona", 2001, p. 103.

[18] Fernández de Lizardi, *Periquillo*, 2016, p. 183.

[19] Cervantes, "Ilustre fregona", 2001, p. 59.

[20] Payno, *Bandidos,* 2008, pp. 739-740. Se trata del bilbaíno Anselmo Cayetano Zurutuza (*c.* 1800-1852), propietario de la Línea Unida de Diligencias, fundada en 1840. Es decir, Payno se sale un poco de su marco cronológico. Sobre el sistema nacional de diligencias por 1850, véase Lafragua y Orozco y Berra, *Ciudad*, 1998, pp. 129-132.

Por 2013 tuve un privilegio insigne, pude visitar lo que era entonces la osamenta del mesón de Sierra de Pinos. Era ya de noche, después de una fachada austera pero con algo de ostentación, con sus dos balcones, entramos en un gran galerón o nave, de unos 40 metros de largo, quince de ancho –así queda en mi memoria–, en los lados había lo que serían en otros tiempos las oficinas, tal vez la cocina. Por ahí entraban viajeros y recuas, para descargar, resguardar las mercancías, después pasar al patio, que estaba atrás. Por una escalera, desde el galerón, subimos al tercer nivel, dominando el patio, ceñido por varios niveles de corredores que abrían sobre aposentos, me pareció en la oscuridad. El patio era de forma alargada, con dos pórticos de fuertes columnas de cada lado. Todo era austero, silencioso, descarnado, sepultado en la noche. ¿Se acordaba aquel lugar del bullicio que conoció en otros tiempos? No he vuelto, pero me dicen que hoy es el hotel boutique Mesón del Conde. En esas cosas siempre hay un conde, pero preferiría lo que fue el nombre de la auténtica posada, Mesón del Conejo Ligero, y que prestó sus servicios hasta 1954.[21]

Paso a paso hemos cruzado del lado de la ficción al de la realidad. Es hora de emprender este último camino, con sus dos ramales, la norma y la práctica.

MESONES Y VENTAS EN LAS LEGISLACIONES HISPANAS

Ayer como hoy la circulación de bienes y personas, y sus centros de carga y redistribución, que eran mesones, posadas, ventas, y como veremos, en las Indias los tambos, eran vitales, no sólo para la economía privada, sino también para el poder. La legislación moderna en la especie empezó desde los reyes católicos: desde 1492 prohibían que los señores "defiendan a los vecinos de los tales lugares que tengan los dichos mesones en sus casas, y acojan en ellas a cualquier forastero y caminante […] Y dejen y consientan a los caminantes comprar libremente los mantenimientos que hubieren menester de donde quieran".[22] Al mismo tiempo que se quitaba toda autoridad

[21] Información proporcionada por Martín Escobedo.

[22] Estas leyes se encuentran en los dos digestos de leyes: *Nueva recopilación de leyes de Castilla* (en adelante NRC), de Felipe II (1567), y *Novísima Recopilación de leyes de España* (en adelante NRE), de Carlos IV (1805), que retoma las primeras y añade las posteriores. Véase NRC, lib. 6, tit. 11, ley 12, y NRE, lib. 6, tit. 21, ley 1.

Fotografía 1. Sierra de Pinos. Mesón del Conejo Ligero

Fotografía del maestro Gabriel Edmundo Torres, a quien agradecemos habernos facilitado las imágenes.

Fotografía 2. Sierra de Pinos. Mesón del Conde

Fotografía del maestro Octavio Santoyo.

a los pudientes, el soberano afirmaba la suya: desde 1491 todo mesón o venta en lugares realengos debía tener licencia real y pagar impuestos.[23] Se descubre lo que podía ser la dieta en ese tiempo en los mesones: "pan como vino, y carne muerta y pescado, como aceite y legumbres que se vendieren en las dichas ventas". [24] Sin duda, resulta bastante equilibrada. ¿Hay largo trecho del ideal jurídico a la realidad de las "viandas" del mesón? ¿O degeneró con el tiempo?

Todavía estamos en tiempos medievales, y el tema del justo precio es una exigencia, que también se imponía en esos lugares. Ya en 1480, "porque llevan los mesoneros demasiadas cuantías", se ordenaba a las autoridades "tasen lo que han de llevar los mesoneros por cada hombre, con su bestia o sin ella".[25] Esto suponía un control sobre el desenvolvimiento de la acogida, y desde 1500 se imponía la visita de dichos espacios, "así de los edificios como de las otras cosas que son menester, para que los caminantes y extranjeros sean bien acogidos y aposentados, y se ponga tasa en ellos". [26] De una forma u otra, estas disposiciones serían retomadas por los sucesores en 1543, 1560, 1680, 1749, 1794, 1804, signo de que no eran verdaderamente atendidas.[27]

La *Instrucción sobre posadas* de 8 de junio de 1794 hace el balance de más de tres siglos, implícitamente concluye en un mal desenvolvimiento, "tiene contra si tres enemigos muy poderosos, que son, los privilegios exclusivos que pretenden muchos señores en sus territorios, la escasez del tráfico y comercio, y la avaricia de los dueños de las mismas posadas y sus arrendatarios y posaderos".[28] Habría por lo tanto que limitar los privilegios dados de forma indiscriminada. Compensar el poco tráfico con unas ganancias adecuadas para los dueños, dándoles la exención de la alcabala, "de suerte que los viajeros no tengan que salir a comprar cosa alguna contra su voluntad fuera de la misma posada". En los despoblados sería provechoso dar los terrenos de balde a quien quisiera construir alguna venta, incluyendo "para establecer su labor de campo": es decir, se proponía un micro-complejo agrícola-hospitalario. Por lo demás no se olvidaban las viejas recetas, a saber: controlar el justo precio por medio de aranceles, mantener una

[23] NRC, lib. 9, tit. 18, ley 2.
[24] *Ibid.*, ley 20.
[25] NRC, lib. 7, tit. 11, ley 6.
[26] NRE, lib. 7, tit. 36, ley 6.
[27] *Ibid.*, leyes 7-11.
[28] *Ordenanza General de correos. Posadas*, 1794, núm. 2, s. f.

vigilancia diaria sobre las posadas urbanas, semanal sobre las ventas, y así evitar abusos y desórdenes.[29] El dispositivo era bueno, hasta original en algunas de sus partes, pero el verdadero remedio estaba fuera de su alcance: ¿cómo mover el trajín, hacer que los clientes no fueran sólo arrieros? Era toda la economía, hasta la sociedad que debía estimularse.

En las Indias se ofrecían otras circunstancias. ¿Qué ocurrió con los mesones y demás lugares de hospitalidad? En teoría todo era más complejo, ya que de entrada se estaba en presencia de dos repúblicas, de españoles y de indios, dos tradiciones, la de los conquistadores y la de los conquistados; y esto considerando que, desde Madrid, la legislación aún nacida en un espacio, por ejemplo Perú, era finalmente extensible a otro reino, aquí Nueva España. Es así que el quechua y el pasado incaico ofrecían el *tambo* o albergue estatal, a cambio del náhuatl tianguis o mercado.

El mundo prehispánico conocía por supuesto la circulación, tenía sus correos, sus mercaderes, los pochtecas en el caso mexica, numerosos, bien organizados, practicando tanto el comercio como el espionaje y la guerra, o, para citar a Karl von Clausewitz, "la guerra siendo la continuación del comercio por otras vías". ¿Tenían acceso a albergues constituidos como en el Perú? Es poco probable: el "imperio azteca" era en realidad la federación de varias ciudades que no habían logrado aún centralizar un extenso territorio, y establecer todas sus reglas. Muy diferente era el dominio incaico, que descansaba sobre un control generalizado, con una red de caminos muy extendida, con lugares de reposo cada 25 a 30 kilómetros, los tambos, que recorrían tanto los correos como las mercancías, y que facilitaban un amplio movimiento de redistribución sobre toda la geografía de los Andes. En cierta medida el sistema sobrevivió a la conquista y, como vimos, fue exportado a otras partes, en particular a Nueva España. Esa hospitalidad de tradición indígena fue reforzada por las órdenes mendicantes cuando llegaron a América, en particular por los franciscanos, que en cada pueblo fundaron un hospital de la Inmaculada Concepción, que en realidad era más un albergue, sobre todo para los españoles de paso, que un lugar para curaciones.

¿Quién estaba al cargo del mantenimiento de dichos tambos, de la comida, de los animales para los pasajeros? La población india, con sus autoridades a la cabeza. ¿Quién era el usuario beneficiario del sistema? El viajero español. Se entiende que muy rápidamente la corona comprendió

[29] NRE, lib. 7, tit. 36, ley 11.

que se debía sustentar esta organización, pero a la vez también limitar sus abusos. En 1528 Carlos I prohíbe que "tomen los caminantes a los indios contra su voluntad bastimentos, ni otras cosas, y si algo les vendieren, sea pagado el justo valor".[30] En 1538 se hace obligación a los pueblos de indios tener "mesones, ventas y tambos […], que los haya donde fueren necesarios, y por lo menos casas de acogida para los caminantes, aunque sea en lugares de indios, y entre ellos, y hagan [los corregidores] que les sea pagado el acogimiento y hospedaje".[31]

Por supuesto, la conquista tenía sus lógicas. Los desplazamientos no tenían los mismos puntos finales, y la velocidad de las mulas era superior a la de los hombres. Se debía modificar la red de caminos y albergues. En 1568 Felipe II observaba "que algunos vecinos tienen ventas y tambos en los caminos que antiguamente se trajinaban […] y los caminantes y arrieros han descubierto otros más breves y mejores". Pero los dueños los quieren obligar a pasar por las viejas rutas. Se decretaba "que cada uno pueda caminar con libertad por donde quisiere".[32]

Por otro lado, como en muchas otras circunstancias, se introdujo rápidamente una legislación comparable a la española. Ya en 1538 se imponía un control para que "en las posadas, mesones y ventas se den a los caminantes bastimentos y recaudo necesario, pagándolo por su justo precio".[33] Con cierta precaución, ya que el mismo año, la emperatriz dirigía al virrey Mendoza una real cédula: "he sido informada que nuestro servicio y buena gobernación de la provincia de Tlaxcala, y por excusar que los indios della no sean molestados en sus casas por los españoles que por allí pasan, conviene que se haga en la dicha ciudad de Tlaxcala una venta o mesón donde se puedan recoger [los] que por allí pasaren".[34]

In situ, en 1524, Hernán Cortés se había adelantado, estableciendo un arancel para los venteros del camino de Veracruz a México. El beneficio sobre el vino para los pasajeros estaba fijado, y el precio debía variar sólo en relación a la distancia del puerto abastecedor. El arancel también tocaba a las gallinas de la tierra y de Castilla, la carne, la estadía, y hasta se preocupaba de la bestia: "tengan buenas pesebreras limpias e juntas, por manera

[30] *Ibid.*, lib. 6, tit. 3, ley 26.
[31] *Ibid.*, lib. 5, tit. 2, ley 18.
[32] *Ibid.,* lib. 4, tit.17, ley 2.
[33] *Ibid.,* lib. 4, tit. 17, ley 1.
[34] AGI, México, 1088, L. 3, ff. 89v-90r.

que no se pueda caer el maíz".[35] Algunos detalles aquí nos revelan que no podía ser un calco absoluto del caso peninsular. Y si bajamos más en la jerarquía administrativa, aún aparece más clara la singularidad indiana en tal contexto americano. En 1574 se redactaron unas ordenanzas municipales para el puerto de La Habana, donde "ninguno pueda traer negra o negro a ganar, ni le pueda poner casa para ganar de comer, ni acoger huéspedes, no otras cosas algunas sin que primero la manifieste en cabildo y allí se le de licencia". [36] Con esto vemos aflorar el cobre bajo el discurso jurídico.

ARQUEOLOGÍA, ARQUITECTURA Y HOSTELERÍA EN ESPAÑA (SIGLOS XIV-XIX)

Tal vez porque los mesones son espacios abiertos a la fauna inestable y turbulenta de los caminos, con su variedad variopinta, pero también su peligrosidad, han atraído la atención tanto de las autoridades como de los literatos, aunque menos de los historiadores.[37] La corteza física, el edificio, ha sido salvo excepción muy descuidada, como si no fuera parte del complejo de los caminos. Y asimismo, su estudio requiere cualidades múltiples, de arqueólogo, arquitecto, historiador.

Son las que posee Jean Passini, por eso su estudio sobre los mesones de Toledo, al fin de la Edad Media, es original, y aunque sale algo de nuestra temporalidad merece atención, hasta puede causar sorpresa:[38] únicamente se debe tomar como un momento en la historia de las posadas. Es determinante recordar que las ciudades medievales estaban encorsetadas en sus murallas, con calles laberínticas y estrechas, y la multiplicación de herencias a lo largo del tiempo había fragmentado los solares y los edificios. Todo esto era un enjambre de edificaciones privadas y públicas, de rincones y plazuelas, casi miniaturizado según nuestros criterios modernos. En las partes más antiguas de Toledo, en los siglos XIV-XV, la media de unas 90 tiendas era de 1.35 metros a 2.43 de ancho y 2.43 a 5.67 de profundidad. Algunas tenían uno a dos niveles superiores, pero no eran la mayoría. Cierta evolución es

[35] Martínez, *Documentos,* 1990, t. I, pp. 308-309.

[36] En Domínguez, *Vida,* 1978, p. 152.

[37] Citamos dos publicaciones de interés: Crozier, "*Tiranía*", 2012, y Hernández, "Sin un lugar", 2012.

[38] Passini, *Casa y casas,* 2004, pp. 19-21.

perceptible: en la Rúa Nueva, en 1440, se pasaba a una superficie de 21.70 metros cuadrados, hasta con cuatro niveles, es decir 87 m² útiles.[39]

No se puede esperar que los mesones fueran desproporcionados. El autor hace una tipología. Ha encontrado unos seis mesones sin patio ("patin"), con 14 a 35 m² en el nivel bajo, con un piso ("sobrado") donde muchas veces se podían recoger los pasajeros por la noche. Los edificios con patio se distinguen por su tamaño: los más pequeños no tienen establo, se componen de un patio reducido, un portal de entrada (zaguán) y "un palacio", el verdadero albergue. Los medianos tienen los mismos componentes, a veces con dos niveles. Los grandes alcanzan a tener varios establos, hasta de 103 m², en ciertos casos en el subsuelo, las habitaciones se distribuyen sobre uno o dos niveles en corredores alrededor del patio. Sobre este esquema la realidad era más compleja, en relación con la parcelación del hábitat (véase el mesón de la Sillería, imagen 1). Si queremos dar una contribución a la pregunta sobre la comida en los mesones, anotemos que en uno de los barrios, sobre ocho posadas, únicamente dos tienen cocina.[40]

Conforme avanzaba el tiempo estos edificios, sobre todo los más pequeños, se revelaban menos viables en cuanto a su misión. A fines del siglo XV muchos de ellos se habían transformado en simples casas de habitación. En los siglos siguientes, con la multiplicación de los intercambios y la afirmación de la seguridad, otros tiempos se abrían, los mesones pudieron salir de la ciudad, establecerse en los márgenes o suburbios extramuros, ganar terreno. También en el caso de Toledo se reforzaron alrededor del centro económico de la ciudad, la plaza de Zocodover. Es probable que el incendio que conoció dicha capital en 1589 ofreciera oportunidades de renovación.

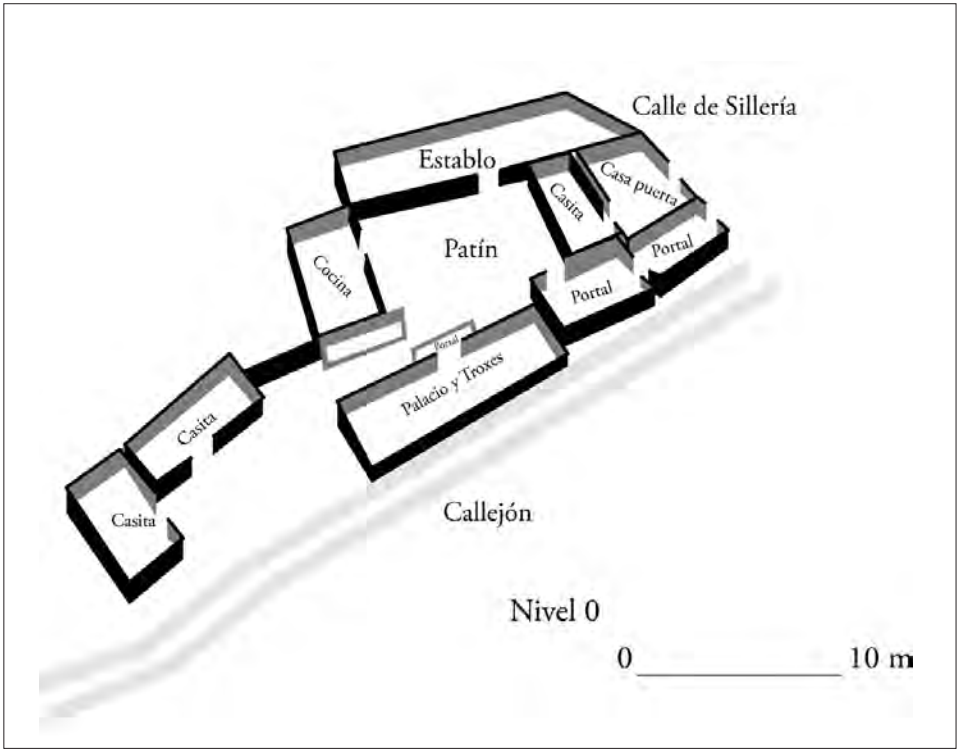
Pero ya Toledo estaba en declive y es preferible ver lo que ocurría en la nueva cabeza de la monarquía, Madrid. Hay cambios muy notables, cuantitativos en primer lugar. Según el plano, la superficie del mesón de la Sillería alcanzaba unos 450 m² por el año 1440. A principios del seiscientos, en la villa de Madrid, uno de los más significativos, el mesón del Toro, ocupa 1 230 m², con una fachada de 50 pies sobre la calle de Alcalá, en ese entonces en el límite de la villa.[41] En 1590 se censaron 2 614 camas para viajeros, entre 842 establecimientos: era apreciable, pero con un promedio

[39] *Ibid.*, p. 10.

[40] *Ibid.*, pp. 19-21.

[41] El pie equivale a 27.8 centímetros entonces. Cerca de la actual puerta de Alcalá había una plaza de toros de la cual debe de sacar su nombre la posada. Sobre el mesón, véase Gutiérrez, *Función,* 1984, p. 36.

Imagen 1. El mesón de la Sillería (Toledo, siglo xv)



Fuente: Según J. Passini, *Casas y casas principales*, p. 20.

por hostal de apenas 3.1 camas. Los más notables mesones no pasaban de 13 lechos.[42] Las cifras para los siglos XVIII y XIX –con un declive de las cifras absolutas– indicarían cierta concentración de las unidades, en el mejor de los casos.[43] La mayoría se concentraban en calles extramuros del XVI: entre 1590 y 1900 se han localizado 235 mesones y posadas, 35% de ellos se situaban en las calles de Toledo y Alcalá. Pero también se asiste a una progresión hacia el centro:[44] son fenómenos que, en otra escala, encontramos en la Guadalajara de Indias del XVIII, como veremos.

LA FISIONOMÍA DE LOS MESONES EN NUEVA ESPAÑA

El caso madrileño nos ilustra efectivamente sobre algunos aspectos hispanos, en su dimensión imperial. En 1590, de las 842 plantas hoteleras hay 223 "posadas secretas", es decir, antecedentes de las casas de huéspedes, alojamientos en casas particulares, que desdibujan el paisaje de la hospitalidad y hacen difícil todo acercamiento preciso a esa realidad: tal vez el caso mexicano sea aquí aún más significativo. Tratando del Parral de los siglos XVI-XVII, Chantal Cramaussel señala: "los viajeros no tenían más remedio que alojarse en las haciendas, conventos o misiones de la región".[45] En 1802, el mesón de Tacuba, en Zacatecas, el único de esa ciudad tan activa, está parcialmente en ruina y cubierto de inmundicias que deja el río que pasa a lo largo de sus paredes, socavándolas. Con el peligro de inundaciones, los bienes de los viajeros "quedarían expuestos a perder, siguiéndose de aquí que no quisieran albergarse en él, con conocido perjuicio del público a quien incomodarían solicitando posada en casas particulares".[46]

Esto puede explicar que Tepic, aun siendo una encrucijada entre el trajín procedente del centro del país y la costa pacífica, no tenga ni un mesón a finales del XVIII, y que hay que esperar la misma época para que San Luis Potosí tenga la venia de dos mesones.[47] Eso sí, el espacio en América tiene otra dimensión, y un simple mesón en San Luis Potosí tiene 3 225 m²

[42] *Ibid.*, p. 51.
[43] *Ibid.*, pp. 52-54.
[44] *Ibid.*, pp. 65 y 73.
[45] Citado en Hernández, "Sin un lugar", 2012, p. 153.
[46] Más adelante se dice: "mesón, es único este", aunque sabemos que hubo otros en la época colonial: del Marquesote, de Santo Domingo, de San Agustín. Véase Carrillo, "Reparaciones", 2007, p. 142.
[47] Calvo, *Por los caminos*, 1997, p. 60; Hernández, "Sin un lugar", 2012, p. 153.

de superficie.[48] Es un gran rectángulo, regular, cercando el patio, con nueve aposentos que dan sobre la calle, seis sobre el patio. Estamos muy lejos del mesón de la Sillería.

Parral, Zacatecas, Tepic, San Luis Potosí, nos situamos en los márgenes del mundo hispánico. Menos descentralizados, los territorios ofrecen un abanico más diversificado. Es el caso de Guadalajara en 1753. Ya no es una capital de frontera, sino un centro que ofrece actividades múltiples, industriales (obrajes) y terciarias, con una población que debe avecindar unos 15 000 habitantes. Según un mapa dibujado en ese momento (mapa 1), hay seis mesones, cada uno aparentemente cubriendo una cuadra –unos 600-700 m²–. Su localización es estratégica, según los modelos que ya observamos en Madrid. Cuatro en las esquinas, en límites del extramuros: dos, cercanos, al sureste, frente al puente sobre el río San Juan de Dios, a la llegada de las recuas procedentes de México y lugares intermedios; otros dos, simétricos, en las esquinas noreste y noroeste, aprovechando el descampado que se abre, recibiendo a los viajeros del norte. Uno de estos últimos es sin duda de importancia, ya que es el único que se identifica, el mesón de la Palma. La otra localización es en el centro, con dos mesones, uno a dos manzanas al oeste de la catedral, enfrente de la Caja Real, el otro esquina con esquina con el convento de Jesús María. El único espacio no cubierto por esa red es el suroeste, zona que demuestra en la época colonial el menor dinamismo urbano, y salida a partes menos concurridas entonces y más cercanas: los pueblos de Ávalos y Colima.

¿Se conoció, como en España, cierta concentración de los mesones y posadas en la geografía urbana? Únicamente Puebla, y más certeramente México, permitirían contestar. De pronto no tenemos respuesta asegurada, pero un indicio existe, en la toponimia mexicana, con la calle Mesones, que corre de este a oeste, cuatro cuadras al sur del Palacio Real. Ahí nació la hostelería mexicana, cuando en 1525 Pedro Hernández Paniagua solicitó licencia para fundar en esa calle "un mesón en sus casas adonde pueda acoger a los que vinieren e les vender pan e vino e carne e todas las otras cosas necesarias con que guarde e cumpla el arancel que le será dado acerca de los precios que ha de llevar las dichas cosas que vendiere".[49] Por tanto, se daba también restauración a los viajeros. Si se necesitaba pan, debía haber panaderías en la misma calle Mesones. En 1783 Francisco Antonio de

[48] Hernández, "Sin un lugar", 2012, p. 172.
[49] Citado en González Obregón, *México viejo*, 1909, p. 32.

Horcasitas presentaba la solicitud de un privilegio para la explotación "de una maquina original de su invento, de que usa en su Casa de Trato de Panadería en la calle Mesones". Se acompaña del dibujo de un impresionante artefacto, sobre cuatro niveles, con un eje central movido por un caballo, amasando la harina.[50] Ya la revolución industrial y la mecanización, tímidamente, penetraban en esa calle.

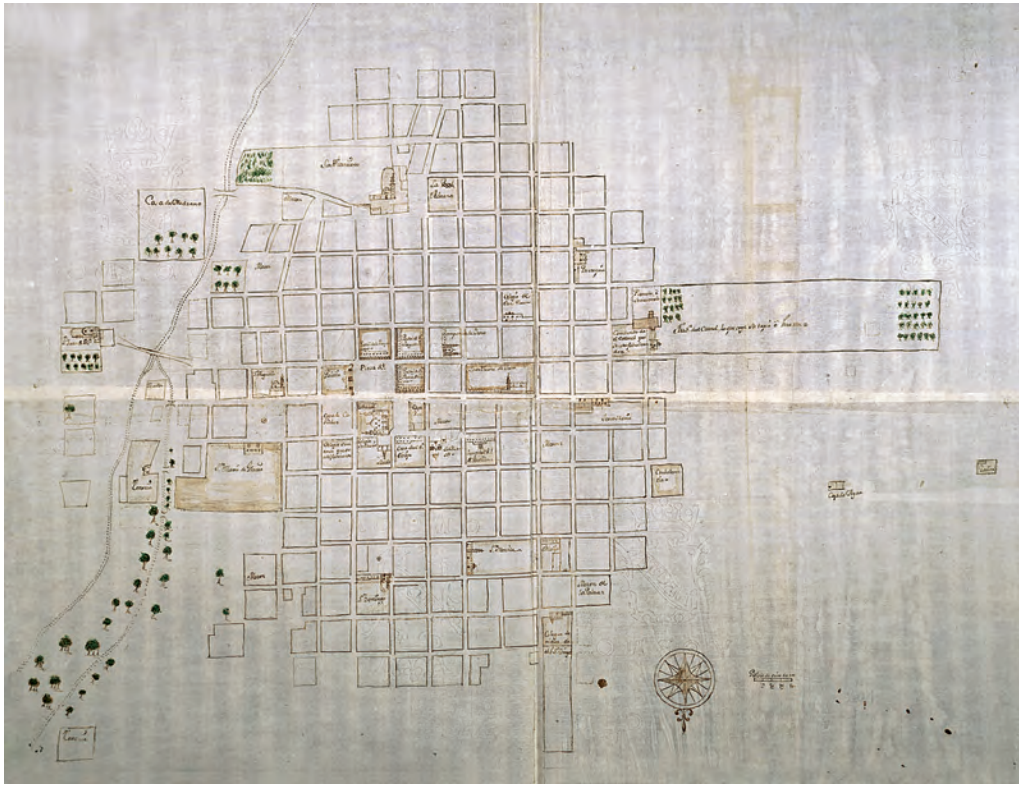
Hemos podido localizar algunos planos de mesones en el Archivo General de la Nación (México). Permiten percibir a la vez algo de su realidad y de su evolución a lo largo de más de dos siglos. El más antiguo acompaña la licencia que se dio al pueblo de San Juan Tenango[51] (Chalco) para la fundación en 1569 de tal edificio en su plaza mayor (mapa 2). El plano tiene la rusticidad de su tiempo y medio: es un simple croquis con dos partes sin orientación. La iglesia apenas esbozada, en su atrio, y enfrente la plaza con las casas de comunidad de cada lado, y mirando a la iglesia, la casa del cabildo, lo que parece ser dos capillas con sus cruces, y entre ellas unos aposentos, tal vez tres, que formarían el dicho mesón: ni patio, ni estructura específica, ni cuidado particular en la edificación.

Aunque saltamos dos siglos, el plano de las casas reales de Tacotalpa[52] (actual estado de Tabasco) presenta una realidad hotelera bastante parecida (mapa 3): la parte central descansa sobre un pórtico con cinco arcos y abre sobre el almacén de tabaco, el cuerpo de guardia y las cárceles. Del lado izquierdo, dos aposentos corresponden a la parte administrativa, con dos piezas para escribanos, y a la derecha se encuentran "dos cuartos para huéspedes", cada uno con su puerta y su ventana. Es decir, algo parecido, más sencillo, a las casas de huéspedes españolas de esos tiempos, sin que podamos todavía mencionar el término mesón.

El caso del mesón de Teotihuacán, llamado de don Antonio Palazuelos, en 1780, ofrece una doble circunstancia: tenemos una vista en perspectiva, bastante sencilla pero fiel, por lo menos del edificio del mesón y otros contiguos, en 1745, y un plano detallado del conjunto de 1780[53] (mapas 4 y 5). La ubicación, sobre el camino México-Tulancingo –a 35 kilómetros de México y 70 de Tulancingo–, es estratégica. La localización es igualmente adecuada, al lado de un cuartel que ofrece seguridad. La perspectiva del mapa 4 da a entender que este ya existe en 1745. En esa fecha el mesón tie-

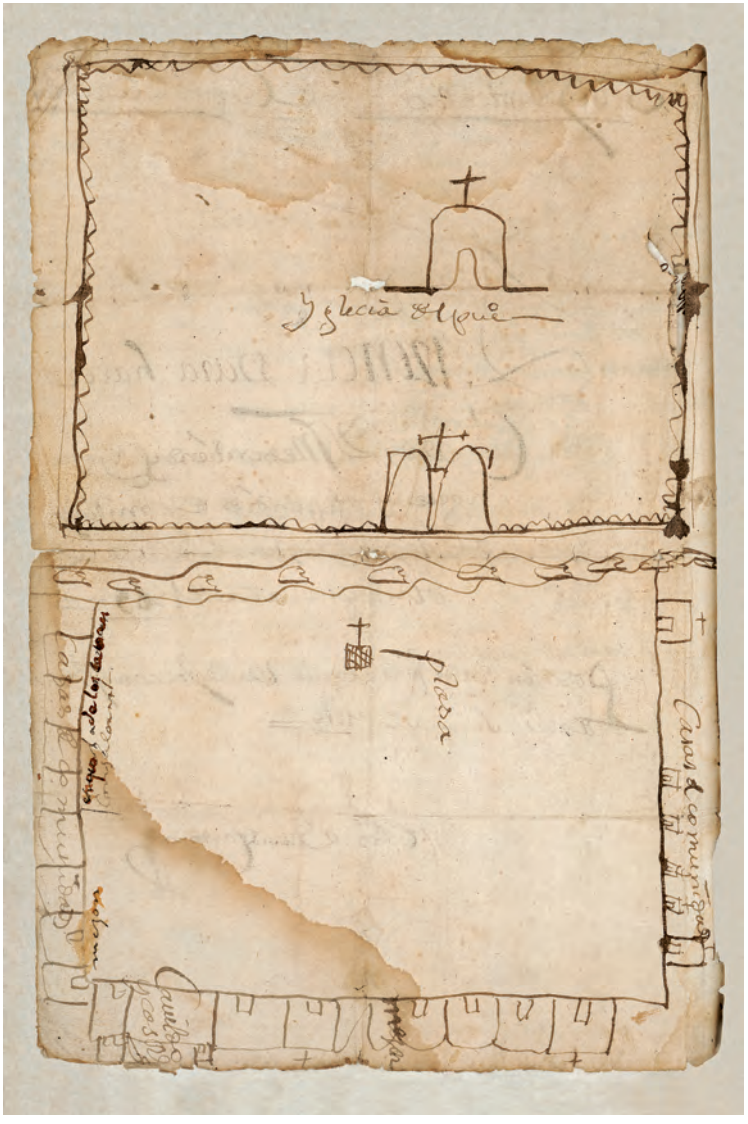
[50] Archivo General de Indias (en adelante AGI), MP-Ingenios, 192.
[51] AGN, Tierras, vol. 2837, exp. 8, f. 3v.
[52] AGN, Obras Públicas, vol. 23, f. 144.
[53] AGN, Tierras, vol. 3489, exp. 3, f. 22 y AGN, Tierras, vol. 3489, exp. 3, f. 23.

Mapa 1. Los mesones de Guadalajara en 1753



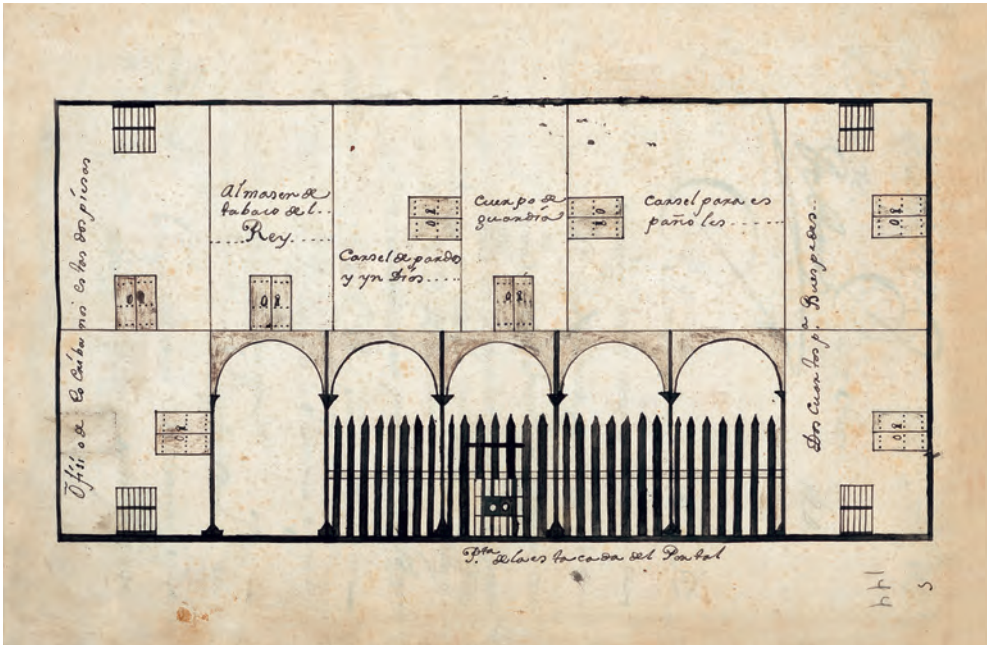
Fuente: "Plano de la ciudad de Guadalajara, con indicación del terreno asignado a la edificación del convento de Nuestra Señora del Carmen". Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. MP-México, 201 A.

Mapa 2. Solicitud de mesón por el pueblo de San Juan Tenango, Chalco, 1569



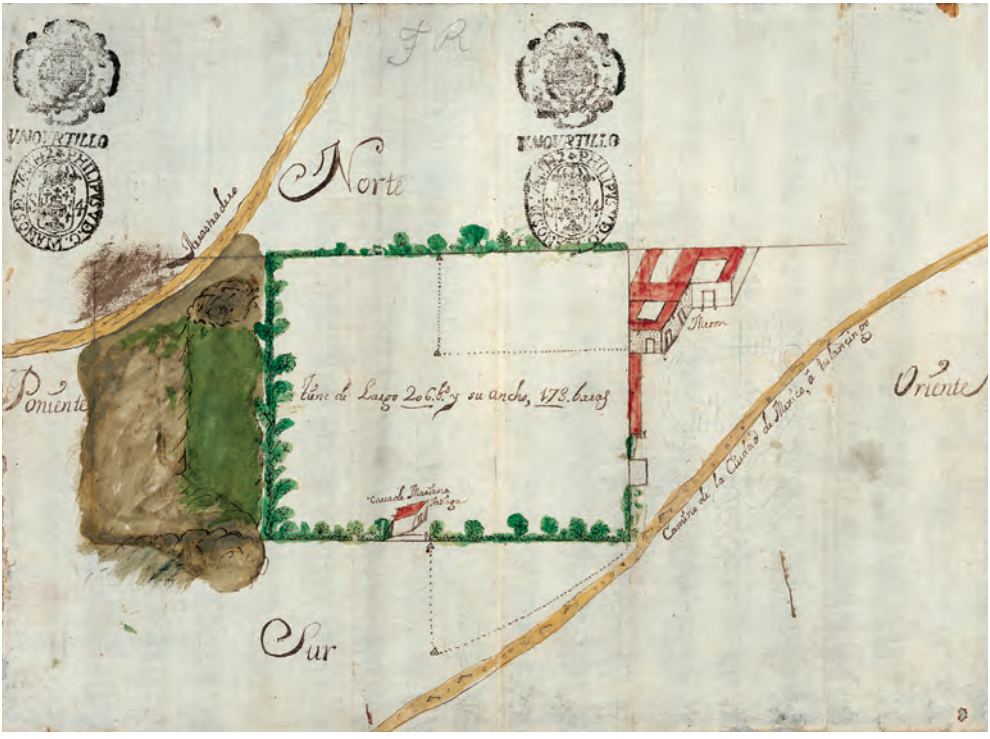
Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Tierras, vol. 2837, exp. 8, f. 3v.

Mapa 3. Cuartos para huéspedes en la Casa Real de Tacotalpa (Tabasco) 1769



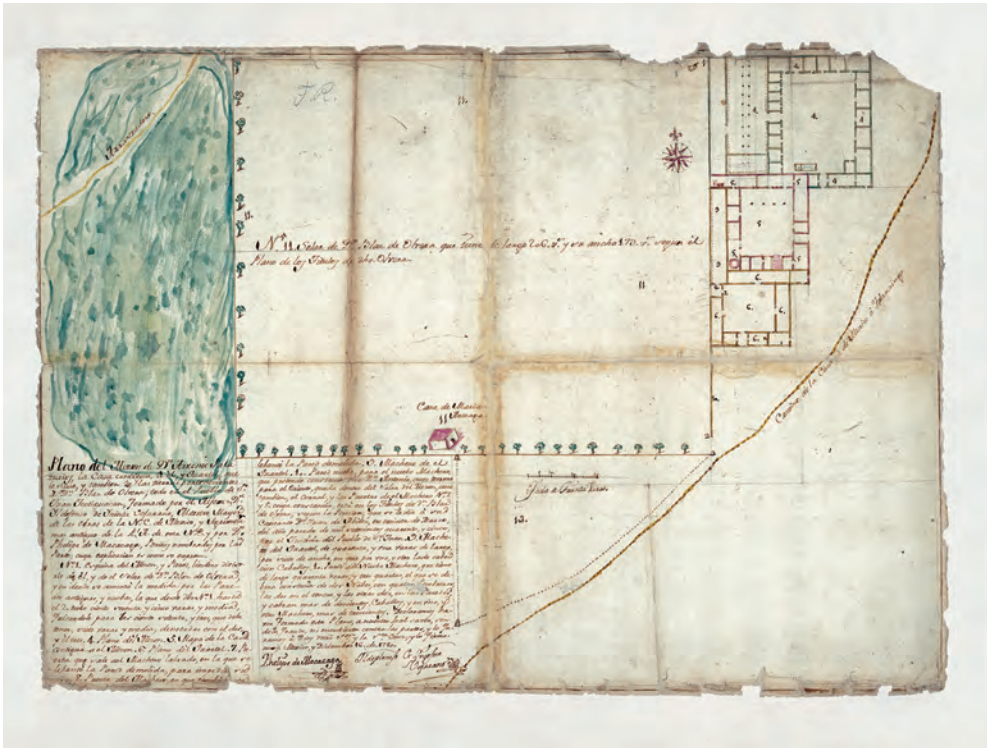
Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Obras Públicas, vol. 23, f. 144.

Mapa 4. Mesón en Teotihuacán, 1745



Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Tierras, vol. 3489, exp. 3, f. 22.

Mapa 5. Mesón de don Antonio de Palazuelos-Teotihuacán, 1780



Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Tierras, vol. 3489, exp. 3, f. 23.

ne sus elementos constitutivos y no ha sufrido cambios mayores para 1780. Sin embargo, es posible que en 1745 hubiera un "machero" (caballerizas) al sur inmediato del conjunto de las edificaciones,[54] perteneciente al mesón, destruido en 1780. Lo cierto es que una de las razones del expediente de 1780 es precisamente la construcción, en esa parte meridional, junto a la cerca del terreno, de:

> 10: pared nueva, para el *nuevo machero que pretende construir dicho don Antonio* [Palazuelos], cuyo terreno para el oriente, queda dentro del solar del mesón, como también el corral […]. 9 [*sic*]: Machero del cuartel de cuarenta y una vara de largo, por siete de ancho, en que por uno y otro lado caben cien caballos. 10: *pared del nuevo machero* que tiene de largo cuarenta varas y tres cuartas, el que se deberá de construir de dos naves con cuatro pesebras [*sic*], las dos en el centro, y las otras dos en las paredes y cabrán más de doscientos caballos.[55]

Doscientas bestias, caballos o mulas es una cifra respetable, de varias recuas (podemos pensar unas cinco o seis) alojadas en un mismo tiempo. El mesón tiene buena capacidad, según la escala son 37.5 por 45 varas, sin tomar en cuenta el pedazo que amputa hacia el sur la casa contigua, que no sabemos cuál sea su destino, ni si tiene relación con el mesón. Es una superficie de un poco menos de 1 150 m².[56] Con un plano tradicional para estos edificios, una entrada única, por la parte sur, que desemboca sobre un patio cuadrado, alrededor del cual hay unos doce aposentos para viajeros y otras piezas con destinos variados, que da acceso a un gran galerón, con una doble fila de columnas centrales, ¿para almacenar las mercancías de las recuas, para el maíz y demás pasto de centenares de mulas? Este galerón da paso a lo que parece ser el primitivo machero, muy parecido al proyectado. Es decir, que las obras terminadas podrán albergar unos 400 animales, más de diez recuas de unas 35 bestias. De alguna manera, se duplica la capacidad de recepción del mesón, al ritmo del progreso de las comunicaciones de México, Tulancingo y más allá, es decir, la fachada nororiental de Nueva España.

[54] Hay una construcción color naranja, en esa parte, en el mapa de 1745.

[55] Véase el mapa de 1780. Las cursivas son nuestras.

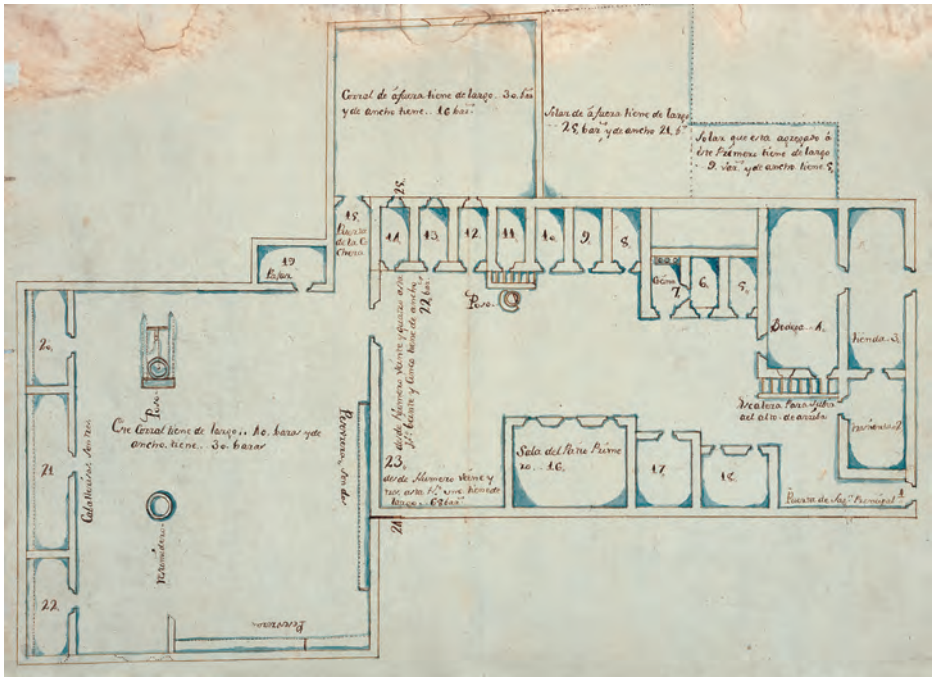
[56] A los cuales habrá que añadir los 207 del nuevo machero perteneciente al mesón, y en construcción.

Por muchas razones, queda al final el mesón del Real de Minas de Pachuca, el cual nos conduce a toda una serie de circunstancias (mapa 6). Estamos en el centro de la Nueva España, a 80 km de México y a menos de diez de Real del Monte, uno de los principales minerales de finales del XVIII. El año, 1796, nos señala un punto culminante en todos los elementos que venimos presentando y, finalmente, el plano ofrece una gran precisión. El elemento central es el patio, con un pozo algo desviado del centro, alrededor del cual se disponen la cocina y sus anexos, siete aposentos y salas de diversas dimensiones: son 1 027 m² a los cuales se accede por una puerta que da sobre un zaguán. Hay dos escaleras que permiten subir a un segundo nivel –"el alto de arriba"–, que desconocemos: tomando en cuenta lo construido, al cual se puede acceder desde las escaleras, serían unos 450 m² suplementarios de azotea y habitaciones. En una esquina del mesón se encuentra una tienda con su trastienda y bodega que también comunica con el patio.

El corral tiene 826 m², dedicado a los animales, con sus tres caballerías, sus dos pesebreras, su pozo y su resumidero central, sin duda de gran utilidad donde se encuentra, pero no presente entonces en todas partes. Las tres caballerizas miden unos 33 metros por cuatro: son prácticamente las dimensiones de los macheros del mesón de Teotihuacán en 1780, para cerca de 200 caballos. No muy lejos está el pajar. El corral exterior, de 330 m², podría servir de cochera, aunque sólo comunica con el corral interior. Finalmente, dos solares anexos, de 392 m², están esperando algún destino futuro. En su totalidad, el interior cubre 1 853 m², tal vez 2 300 con el alto hipotético, y los exteriores, 723 m².

Un elemento a resaltar es el carácter compacto, ensimismado, del conjunto. Si no se toma en cuenta la puerta de la tienda, con acceso filtrado hacia el interior, hay una única entrada, la del zaguán, ladeada, fácil de defender y de cerrar. ¿Se piensa en la seguridad, en evitar fugas intempestivas de viajeros y demás robos? Con sus 3 000 m² es un edificio notable, bien integrado con su tienda, sus instalaciones hoteleras –cocina, aposentos–, caballerizas y cochera, los dos pozos, las posibilidades de extensión. Incluso disfruta de alguna modernidad y atención a la higiene con su resumidero que debe evacuar las aguas negras en alguna parte externa. Y sin embargo, la evaluación que se le hace es de 1 420 pesos únicamente, el precio de una buena casa en un centro urbano, sin más. Y aquí hay que tomar en cuenta un elemento que no se menciona, la calidad de los materiales utilizados, con un dominio del adobe, sus problemas –polvo y fragilidad–. Si volvemos al

Mapa 6. Real de Minas de Pachuca, mesón, 1796



Fuente: Archivo General de la Nación, fondo Alcabalas, vol. 593, exp. 9, f. 290v.

mesón de Tacuba (Zacatecas), la principal exigencia en 1802 es "que los cuartos se enladrillen o enlosen, para evitar la indecencia con que se hallan y el mucho polvo que resulta de los adobes ya molidos que tienen por piso". El segundo requerimiento: "que se reparen o hagan de nuevo mesas y bancas regulares para cada uno de los cuartos, respecto a que todas o la mayor parte de las que existen en ellos están inservibles".[57] El mobiliario era otro punto débil.

Así iba el mundo de los mesones. Pero con esto no pasamos de la corteza. Lo que importa es ver correr la vida por esas moles, verlos animarse por las noches, por las mañanas. Ya la ficción de la literatura picaresca nos ayudó de un lado del Atlántico. Queremos más, es decir, tener acceso a la realidad, medir continuidad y rupturas en cada vertiente geográfica, incluso con otros universos, por ejemplo, el francés. Para todo esto disponemos de un buen guía, Felipe Frutos, cuando el setecientos iba naciendo.

FELIPE FRUTOS POR LOS MESONES Y VENTAS DE EUROPA Y NUEVA ESPAÑA (1705-1711)

El jesuita Felipe Frutos, además de dejarnos una autobiografía, fue también un gran viajero, y al final de su manuscrito se dio el gusto de indicar todos los lugares recorridos, ciudades, posadas y ventas entre 1705 y 1711, por España, por Nueva España, pero también por el sur de Francia e Italia. Fueron 2 470 leguas, unos 11 000 kilómetros, por tierra, con "el caballo de san Francisco", es decir con asno, o con mula, caballo o calesa.

Como el propio Frutos nos lo indicó desde un principio, la mala reputación de los mesones españoles es proverbial, internacionalmente por lo menos desde el siglo XVI. Los propios españoles son conscientes de ello, como lo señala el marqués de Lombay a Frutos, en "tres cuentos sazonados". Revelan que esa miseria hotelera atañe hasta a la alta aristocracia y al propio rey en sus viajes. En uno de ellos cuenta el marqués que, yendo con su padre, el duque de Gandía,

> entraron en el mesón y no hallaron en él otra cosa que paja y cebada para las mulas, pero para Sus Excelencias ni familia, ¡ni un remedio! Llevaban de mayordomo un sacerdote, y se ajustaron los tres en salir por el lugar en

[57] Carrillo, "Reparaciones", 2007, p. 129.

> busca de algún alimento, dividiéndose por diferentes calles. El excelentísimo marqués después de cansado de rodar, encontró con una vieja a quien pidió por su dinero alguna cosa que comer. La buena abuela le respondió diciendo: "usted parece hombre de bien, y a que le daré un poco de arroz de lo que tengo"; dióselo y no quiso por ello ningún dinero, pues parecía hombre de bien. El excelentísimo duque por otra calle, halló sólo un par de huevos, pero le costaron un real de a ocho, porque Su Excelencia lo quiso dar. El clérigo mayordomo por otra parte, halló media escudilla de aceite.[58]

No únicamente los arrieros eran víctimas de las ventas y demás posadas. La primera calamidad es efectivamente la falta de comida. Frutos se hace una especialidad de ir de casa en casa en busca de legumbre, huevos o lo que se pueda comprar. Y esto, después de una jornada extenuante. Entendió rápidamente cuál es el mejor antídoto: "que quien caminare por España y no lleva prevención, tendrá de éstas [desventuras] a cada paso". Y a lo largo del camino irá comprando sus presas a los pescadores y los cazadores.

La comida no es todo –y además cara cuando se encuentra–. Y si la hay, caso peregrino, falta lo demás, como en un ventorrillo cerca de Carmona (Andalucía), donde Frutos y sus acompañantes "plantaron el rancho todo el día, y no nos fue del todo mal, porque no faltó bastantemente que comer, pero no tuvimos más cama para los tres que un triste y viejo colchón". Promiscuidad forzosa y ausencia de higiene son otros flagelos. Y aquí no se añadió lo que era ordinario en esos tiempos de gran humedad, las goteras, como en marzo de 1706: "hallamos muy ruin posada, cayendo muchas goteras sobre los tristes andantes". Peor aún, tal vez, la desdicha en la venta de Yecla, donde una vez acostados en un mal jergón de paja "nos comenzaron a levantar en el aire un enjambre de avechuchos, de aquellos que los antiguos castellanos llamaron chinches". A la mañana, "volvimos a desayunarnos en cuyo tiempo fue bajando el calesero los trebejos a la silla, desocupó su costal y al arrojar el almohadón en la tierra, se cubrió el suelo de chinches, siéndole forzoso pedir una escoba para limpiar dicho almohadón por ser tanta la multitud, que no vi más en mi vida". [59]

Tales alimañas son temidas de los viajeros en los mesones hispanos, como lo atestigua la literatura. Recordemos el episodio de la Sevillana, en

[58] Véase nota 1.
[59] *Ibid.*

El diablo cojuelo, donde salen alborotados los clientes, en plena noche, "otros que, por las pulgas u temor de las chinches, dormían en cueros".[60] Las posadas de Frutos tienen otra cercanía con la literatura clásica, desde el *Quijote* hasta el *Estebanillo González*: son lugares de encuentro, donde se puede disfrutar lo mismo de una disputa entre un alcabalero y unos vendedores de cucharas de palo –de nuevo en "el mal mesón" de Yecla– que de los "mil disparates" de unas matronas negras del camino de Veracruz o de una conversación con monjas francesas –¿en qué idioma?–, cerca del santuario de Garaison en los Pirineos. Todo esto para ampliar nuestros horizontes.

¿Qué añadir a este desastre? La comparación con los albergues franceses. Apenas Frutos pasa a Francia, el cambio es radical. En Bayona,

> pasamos a una posada donde hallamos cuanto habíamos menester, así de asistencia, como camas limpias y la cena bien compuesta, de que dimos gracias al Señor, acordándonos del desaliño de nuestra España y de la poca providencia que hallan los pasajeros por los caminos. Pues del mismo género fueron las demás posadas en lo que atravesamos por la Francia, siendo (como nos dijeron) el país por donde fuimos, el peor de todo el reino en la asistencia.[61]

La sentencia es definitiva, y no podemos acusar a Frutos de ser galófilo, no lleva en su corazón a los fieles de Lutero y Calvino, como llama a los galos. Lo cierto es que adelante no siente la necesidad de comentar dichas posadas francesas, de no ser la mención al "rico moscatel" que cata, chorizo en mano, pasando Montpellier: esto puede ser un certificado de conformidad.

Las ventas italianas son menos recordadas en el texto, por sus defectos, que las españolas, pero alguna merece el calificativo de "ruín hostería llamada la Xiambra", otras sin embargo son celebradas por su vino. En algunos casos, las "malas posadas" se explican por la proximidad de alguna gran ciudad, como Roma. Lo cierto es que Frutos nunca tiene la obligación de ir colectando comida, como en España, rutina que hay que retomar apenas se regresa a la Península por Murcia, yendo al encuentro de las chinches de Yecla y demás azotes.

[60] Vélez de Guevara, *Diablo cojuelo*, 1641, p. 46.
[61] Véase nota 1.

Queda Nueva España, en la cual nuestro viandante recorrió las dos arterias que constituyen la articulación imperial: Veracruz-México, pasando por Puebla, y México-Acapulco. En sus idas y venidas hace las etapas a lomo de mula. El más transitado, de venta en venta, es el camino de Veracruz-Jalapa-Puebla-México: aun subiendo en junio de 1706, bajo la lluvia, "deslizando las bestias", el promedio diario es de 50 kilómetros. El regreso, en noviembre 1709, fue algo más accidentado, con una media de unos 39 kilómetros. En cuatro años el resorte de la novedad se ha esfumado. De ida, la ansiedad y la curiosidad de llegar a un nuevo mundo, su embrujo, ya sensible llegando a las islas del Caribe, hacen que todo incidente, salvo la lluvia, se borre. De regreso es dominante el infierno tropical, con sus caimanes y demás mosquitos, salvo entre Jalapa y Córdoba, donde la belleza del paisaje todavía sorprende al viajero.

El trayecto entre México y Acapulco está más cercano a la hoguera infernal. El calor es tal sobre la mayor parte del itinerario que obliga a viajar de noche, con todos los riesgos imperantes, caídas, equivocación de camino, más cercano a la vereda que a la carretera, apenas perceptible por trozos. Sin embargo, el promedio diario queda aceptable, con cerca de 39 kilómetros por día: las mulas mexicanas eran de buen porte. Más que en el camino Veracruz-México, dominan los despoblados y, por tanto, hay que recurrir a los pueblos de indios, a ventas aisladas e inhospitalarias.

Sea cual sea el recorrido, no parecen las posadas novohispanas de mejor calidad que las españolas. Encontramos las mismas calificaciones y realidades, como "una ruin venta" saliendo de Puebla, la falta de comida, un descuido generalizado. Con algunas notables excepciones, como en las cercanías de México, la venta del Ojo del Agua, donde Frutos y sus acompañantes "se refocilan dos aves y un rico licor de España". Pero hay dos notables diferencias en relación con el reino metropolitano: los mosquitos son aún más agresivos que las chinches españolas e incluso obligan a Frutos a desertar en plena noche de la venta de Xamapa, ya cerca de Veracruz. Y ciertamente, los alacranes son más peligrosos que los "avechuchos" hispanos. Más allá de la fauna, el otro cambio es "político", en relación con la sociedad colonial. Faltos de comida, en España, los viajeros tenían casi que convertirse en pedigüeños, de casa en casa, aun siendo duque de Gandía. En las Indias, el dominante expresa con violencia su voluntad. En 1709, rumbo a Veracruz, y ya moldeado en el ambiente novohispano, el jesuita Frutos practica el arte que aprendió como administrador de hacienda: "nos bajamos a comer al pueblo del mismo nombre, en donde por ser habitado

de solos indios, hubo alguna dificultad en aderezar la comida, que para hacerles traer una olla y algunos platos, fue preciso jugar de cuarta con los magnates del pueblo, y así que les calenté las costillas, me trajeron cuanto les pedí sin dificultad ninguna".[62]

Esto no se improvisa. Unos peninsulares, que Frutos trata de "gachupines", no conocen ese arte, y por culpa de su torpeza corren gran peligro:

> otros pasajeros gachupines, quienes con poder absoluto y echando fieros, quisieron matar una miserable gallina, sin pedírsela a su dueño, quien se enfureció contra ellos […], aunque eran cinco y él solo; pero era un esforzado mulato que cuidaba solo del rancho de sus vacas sin dependencia de venta ni mesón. Los gachupines se fueron sin comer y con el rigor del sol, temiendo que el mulato no les jugase alguna pieza que no pudieran contar. [63]

Hay un episodio aparte, la estancia de Frutos en Acapulco, entre finales de enero y principios de abril de 1709. Es uno de sus relatos de mayor amplitud e interés, en el conjunto. Como previsto, el galeón de Filipinas entró en el puerto en diciembre de 1708. Para responder a las exigencias de los vientos, debe salir a últimos de marzo de 1709, y está previsto que se embarquen 23 jesuitas para la provincia de Filipinas. Hasta entonces se conformaban con el avío preparado por las gestiones del personal del barco. Ahora se hará "el rancho aparte", con encargo a Frutos para ello. Es una misión delicada, compleja en el contexto tan peculiar de Acapulco, donde el calor, el engaño, la irresponsabilidad y la improvisación son permanentes, con un cuidado intermitente.

Pero también es un cometido novedoso, experimental. Nuestro hombre es consciente de ello y su informe es preciso, ordenado en tres partes. Abre el expediente el relato de sus actividades en el puerto, buscando, recibiendo y acondicionando lo que será el cargamento final, desde la comida y demás gallinas hasta el agua "bien curada y mejor tapada" y sus valiosos recipientes. Y esto en medio de la competencia con otros (franciscanos entre ellos), la penuria, el calor que pone todo en riesgo. Para rematar, Frutos debe entendérselas con "la canalla de tanto mulato", practicando los métodos expeditivos que ya le conocemos. Sigue el inventario de parte de las 90 cargas de mercancías recibidas de México para embarcarse y de lo

[62] *Ibid.*
[63] *Ibid.*

comprado en Acapulco: ¡lo mismo "ocho leones o tigres" que un peine por misionero! Y finalmente una serie de "advertencias para Acapulco", donde el autor vierte para sus sucesores todo el fruto de su experiencia reciente. A quién se debe comprar y cuándo recibir las gallinas, privilegiando tal cura, evitando el alcalde mayor, pensando en el maíz para las aves; la necesidad de los limones exprimidos, los cuidados en el embarque de las mercancías y demás catres de los jesuitas son otros puntos a prevenir. La precisión se extiende hasta en la carga de los animales en el camino, no más de seis arrobas: estamos lejos de los estándares, teóricos, de más del doble que algunos dan para ello.

No podía faltar una tonalidad de buen humor a la Frutos, entre orgullo y algo de desfachatez: "no trabajará otro más que yo trabajé en dicho puerto, y si le pareciere que no, a las obras me remito; que yo trato de salir de Acapulco para México, porque me hallo solo y sin compañía, y con un sol que me abrasa entre los mulatos y tamarindos".[64] El exotismo de Acapulco no parece haber seducido al buen Felipe y, en cuanto al buen humor, el viajero se lo guarda para el final, ya terminadas las tribulaciones.

VENTAS Y POSADAS, ¿PARIENTES POBRES DE LA PRIMERA MUNDIALIZACIÓN?

Hemos sondeado el universo de la hostelería desde abajo, desde las chinches, las malas camas, las goteras y el enfado del viandante. También hemos sido atentos a los espacios, su distribución entre bestias y humanos. A lo más, en términos generales, nos hemos detenido en los principales textos legislativos en la materia, sin duda bien intencionados, siempre poco o mal respetados en los caminos y mesones.

Desde esta microhistoria apenas nos hemos elevado a lo global, sobre todo en lo cuantitativo, aunque hemos intentado seguir algo de la secuencia secular: mesones diminutos en Toledo de los siglos XIV-XV, extensas posadas por 1800, en San Luis Potosí, Pachuca, cuando hay como un despertar, algo tardío. Madrid nos ha dado algunos datos, pero ambiguos: habría menos establecimientos en el XIX que en el XVII. ¿Cómo interpretarlo? ¿Declive, concentración ya capitalista? Parece que, tanto en España como en

[64] Aun siendo del sureste de Asia, el tamarindo ya se ha naturalizado para entonces como acapulqueño.

México, hay que esperar la mitad del ochocientos para ver nacer los primeros hoteles, signo de otros tiempos, a la sombra de las grandes compañías de diligencias y, sobre todo, poco después, de las compañías ferroviarias y sus estaciones, fomentando "la urbanización de la locomotora". La estación de Atocha en Madrid es de 1851, el primer hotel es de 1864.[65] Es cierto que en México el primer hotel, el de la Bella Unión, se edificó en el centro histórico (esquina de Palma y 16 de Septiembre) en 1840, pero la primera estación debería esperar hasta 1873.

Pero lo que algunos llaman "la primera globalización" empieza en el siglo XVI, y el imperio español es uno de los principales actores, con sus goznes, sean marítimos, sean terrestres, en particular el de Acapulco-México-Puebla-Veracruz. Si el camino de México-Veracruz parece aceptable a nivel de su infraestructura carretera,[66] la hospitalaria, con el testimonio de Frutos en 1709, lo es menos, más allá de los mosquitos. Fuera de Jalapa, va de rancho en pueblo de indios a asentamiento de negros, "jugando de cuarta" para poder comer. En cuanto a México-Acapulco, ya vimos que aún es más desheredado el contexto.

¿Cómo explicar este contraste entre el flamante capitalismo comercial ya en auge, que da la vuelta al mundo, y los rústicos, improvisados y molestos servicios que prestan las estructuras hoteleras? Repetimos, una respuesta completa exigiría una experticia más acabada de la que podemos ofrecer en este espacio, pero ya adelantaremos elementos. Debemos distinguir dos puntos distintos: la capacidad y la humanización.

La capacidad de transporte no es insignificante, es flexible, pero distinta según los medios. El galeón de Manila puede transportar en sus bodegas hasta 70 toneladas de plata con destino a China, pero una recua de unas 35 mulas –con la carga recomendada por Frutos, de unos 70 kilogramos como vimos– subía hacia México apenas 2.5 toneladas de sedas y cerámicas asiáticas. El transporte terrestre fue el cuello de botella, sin duda, hasta llegar el ferrocarril: como lo comentaba Braudel, en 1800 se viajaba por tierra en las mismas condiciones que en tiempos de Augusto. Y por lo tanto mejorar las infraestructuras terrestres, como los mesones, pierde sus atractivos, aunque en 1780 el mesón de Teotihuacán, con sus 400 bestias, sea capaz de albergar, en teoría, 28 toneladas de mercancías.

[65] Gutiérrez, *Función*, 1984, p. 76.
[66] Del Valle, "Desarrollo", 2007.

La humanización, la atención al acomodo y el cuidado de los viajeros ofrece otras perspectivas, limitadas. ¿Porque estamos en tiempos donde la vida y el sufrimiento humano poco cuentan? Sería muy reductor quedarnos en ello. Es más bien que, frente a la naturaleza en todas sus dimensiones –clima, relieve, distancia-tiempo, fauna diversa– el hombre está aun ampliamente desarmado. Es muy cierto en el mar, frente a la fortuna del mar y otras tempestades; y real a lo largo de los caminos: qué importan la mejor de las camas y un vientre lleno cuando hay que enfrentar chinches o mosquitos con las manos vacías. Camino de Veracruz, Frutos recuerda: "en la margen de un razonable río, fueron inmensos los mosquitos que nos abrazaron, siendo forzoso mientras que cebamos encender fuego de los excrementos vacunos para aplacar aquella furia". El desplazamiento, siendo una necesidad, obliga a cerrar los ojos, a aceptar lo que, además, parece esperado, natural, "normal", sea en el mar, sea en tierra.

Sin embargo, a través de los casos analizados, sentimos que algo del "proceso de civilización" se va acercando, cuando en Pachuca, en 1796, notamos la existencia de un resumidero baladí, cuando en 1802 se manifiesta la necesidad de enlozar los aposentos en Zacatecas. Con eso se dejan filtrar algunas preocupaciones higiénicas, algo que más tarde se llamará confort, término que aparece al mismo tiempo que los primeros hoteles.[67] Una época se cierra, se abre otra, también para la hospitalidad.

FUENTES CONSULTADAS

Archivo

AGI Archivo General de Indias

Bibliografía

Alemán, Mateo, *Guzmán de Alfarache*, introducción Amancio Bolaño e Isla, México, Porrúa, 2002 ("Sepan cuantos…", 182).

[67] Aparece en 1842 en el *Dictionnaire de l'Académie Française* y, en 1927, en el *Diccionario usual* de la Real Academia Española.

Antolini-Dumas, Tatiana, "Gautier, Dumas, Quinet, Custine: regards sur l'auberge espagnole au XIX siècle" en Alain Montandon (coord.), *Lieux d'hospitalité. Hospice, hôpital, hostellerie*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, 2001, pp. 399-414.

Calvo, Thomas, *Por los caminos de Nueva Galicia. Transportes y transportistas en el siglo XVII*, Guadalajara, Centre Français d'études Mexicaines et Centroaméricaines/Universidad de Guadalajara, 1997.

Carrillo Acosta, Roberto, "Reparaciones en el mesón de Tacuba. Zacatecas, 13 de marzo de 1802-15 de diciembre de 1802", *Digesto documental de Zacatecas*, Tribunal Superior de Justicia del Estado de Zacatecas/Escuela Judicial Universidad Autónoma de Zacatecas, vol. IV, núm. 8, 2007, Zacatecas, México, pp. 128-144.

Cervantes, Miguel de, "Novela de la ilustre fregona" en *Novelas ejemplares*, edición Juan Bautista Avalle-Arce, Madrid, Castalia, 2001, t. II, pp. 43-120 (Biblioteca Clásica Castalia, 8).

_____, "Novela de las dos doncellas", en *Novelas ejemplares*, edición Juan Bautista Avalle-Arce, Madrid, Castalia, 2001, t. II, pp. 121-168 (Biblioteca Clásica Castalia, 8).

_____, *Don Quijote de la Mancha*, edición John Jay Allen, Madrid, Cátedra, 2008, t. I (Letras Hispánicas).

Crozier Shaw, Michael, "*La tiranía de los mesones*: the Spanish Inn and its Reform During the Eighteenth Century", *Dieciocho*, Universidad de Virginia, vol. 35, núm. 2, 2012, EUA, pp. 365-388.

Domínguez Compañy, Francisco, *La vida en las pequeñas ciudades hispanoamericanas de la Conquista/1494-1549,* Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1978.

Fernández de Lizardi, José Joaquín, *El Periquillo Sarniento,* prólogo Jefferson Rea Spell, México, Porrúa, [1816] 2016 ("Sepan cuantos…", 1).

González Obregón, Luis, *México viejo y anecdótico*, París, Viuda de Ch. Bouret, 1909.

Gutiérrez Ronco, Sicilia, *Función hotelera de Madrid*, Madrid, CSIC, 1984.

Hernández Soubervielle, Armando, "Sin un lugar para pernoctar en la 'garganta de Tierra Adentro'. Los mesones en San Luis Potosí", *Relaciones*, El Colegio de Michoacán, núm 132 bis, 2012, Zamora, Michoacán, pp. 151-190.

Lafragua, José María y Manuel Orozco y Berra, *La ciudad de México*, prólogo Ernesto de la Torre Villar, colaboración Ramiro Navarro de Anda, México, Porrúa, (1853-1856) 1998 ("Sepan cuantos…", 520).

Martínez, José Luis (ed.), *Documentos cortesianos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990.

Novísima recopilación de las leyes de España. Dividida en XII libros. En que se reforma la Recopilación publicada por el Señor Don Felipe II en el año de 1567, reimpres últimamente en el de 1775. Y se incorporan las pragmáticas, cédulas, decretos, órdenes y resoluciones reales, y otras providencias no recopiladas y expedidas hasta el de 1804. Mandada formar por el señor don Carlos IV, Madrid, Imprenta de Sancha, 1805.

Ordenanza General de correos, postas, caminos y demás ramos, agregados a la Superintendencia General, Madrid, 1794.

Passini, Jean, *Casa y casas principales urbanas. El espacio doméstico de Toledo a fines de la Edad Media*, Toledo, Universidad Castilla-La Mancha, 2004.

Payno, Manuel, *Los bandidos de Río Frío*, prólogo Antonio Castro Leal, México, Porrúa, (1889-1891) 2008 ("Sepan cuantos…", 3).

Quevedo, Francisco de, *Historia de la vida del Buscón, llamado don Pablos, ejemplo de vagabundos y espejo de tacaños*, Zaragoza, Pedro Verges, 1626.

Real Academia Española, *Diccionario de Autoridades*, 1726 [versión 23.4 en línea], en <https://dle.rae.es>. [Consulta: 30 de mayo de 2020.]

Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española*, 1739 [versión 23.4 en línea], en <https://dle.rae.es>. [Consulta: 10 de junio de 2020.]

Recopilación de las leyes destos reynos hecha por mandado del Rey don Philippe segundo, Alcalá de Henares, Andrés de Angulo, 1569.

Recopilación de leyes de los reynos de las Indias, Madrid, Julián de Paredes, 1681.

Valle Pavón, Guillermina del, "Desarrollo de la economía mercantil y construcción de los caminos México-Veracruz en el siglo XVI", *América Latina en la historia económica*, Instituto Mora, núm 27, 2007, México, pp. 7-49.

Vélez de Guevara, Luis, *El Diablo cojuelo. Novela de la otra vida*, Madrid, Imprenta del Reyno, 1641.

SOBRE LOS AUTORES

Beatriz Rojas

Investigadora del Instituto Mora, obtuvo el grado de maestra en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM y el de doctora en la Universidad Paul Valery en Montpellier. Su tesis de maestría abordó la destrucción de las haciendas en Aguascalientes y en la de doctorado realizó una monografía sobre las familias Carrera Torres y Cedillo, ambas investigaciones fueron calificadas de "revisionistas". Posteriormente se dedicó al estudio del periodo colonial, al que se refiere más puntualmente como *antiguo régimen colonial*, lo que le ha permitido estudiar desde una óptica más plural los procesos políticos generados desde la tradición, así como construir nuevos planteamientos. Ha coordinado varios libros, entre los que se encuentra *Cuerpo político y pluralidad de derechos. Los privilegios de las corporaciones novohispanas*, el cual muestra los beneficios que se obtienen con una mirada menos atada al arreglo de cuentas con la historia. En la actualidad coordina un seminario dedicado a los procesos políticos mexicanos.

Thomas Calvo

Obtuvo su doctorado de Estado por la Escuela de Altos Estudios en Ciencias Sociales de París y es profesor emérito de la Universidad de París-Oeste (Nanterre). Actualmente es profesor-investigador de El Colegio de Michoacán (México), y sus líneas de interés se enfocan en los procesos políticos y culturales en la monarquía hispana del siglo XVII. Ha publicado diversos

libros, entre los más recientes destacan *México y Filipinas: culturas y memorias sobre el Pacífico*, con Paulina Machuca (El Colegio de Michoacán y Ateneo de Manila University, 2016), y con Aristarco Regalado, *Historia del Reino de la Nueva Galicia* (Universidad de Guadalajara, 2016). Su obra más reciente, *Espadas y plumas en la monarquía hispana. Alonso de Contreras y otras vidas de soldados (1600-1650)*, fue publicada por la prestigiada Casa de Velázquez de Madrid en 2019. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 3, y miembro corresponsal de la Academia Mexicana de la Historia. En 2018 recibió la Mención al Investigador Extranjero por la Fundación Banamex, a través del Premio Atanasio G. Saravia.

Paulina Machuca

Es profesora-investigadora de El Colegio de Michoacán. En los últimos años se ha especializado en la historia de los intercambios culturales entre México y Filipinas durante los siglos XVI al XVIII. Entre la producción científica más reciente se encuentran el libro coordinado junto con Thomas Calvo *México y Filipinas: culturas y memorias sobre el Pacífico* (El Colegio de Michoacán y Ateneo de Manila University, 2016) e *Historia mínima de Filipinas* (El Colegio de México, 2019). En 2011 recibió la Beca para la Mujer en las Humanidades, distinción otorgada por la presidencia de la república y el Conacyt; en 2018 impartió la Cátedra en América Latina, por la Universidad de Toulouse, Francia, y en 2019 recibió el premio Francisco Javier Clavijero del INAH por su libro *El vino de cocos en la Nueva España. Historia de una transculturación en el siglo XVIII* (El Colegio de Michoacán). Ha sido profesora invitada en diversas instituciones académicas como el Instituto de Estudios Políticos de París (2017). Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 2.

Mauricio Alejandro Lovera Limberg

Es licenciado en arqueología con mención honorífica por la facultad de Antropología de la Universidad de Veracruz; maestro en Geografía Humana por el Centro de Estudios de Geografía de El Colegio de Michoacán, y doctorante en El Colegio de San Luis Potosí. Ha sido galardonado con la presea Diosa Xilonen, otorgada por el ayuntamiento de Jilotepec, Estado de

México, por el fomento a las tradiciones en 2021. También ha colaborado en proyectos de investigación con El Colegio de Michoacán y el Instituto de Antropología de la UNAM.

Evelin Mares Centeno

Doctora en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Fue becaria en El Centro de Estudios Históricos de El Colegio de Michoacán, como parte del programa de estancias posdoctorales del CONACYT. Obtuvo mención honorífica en el XVII Premio Citibanamex Atanasio G. Saravia de Historia Regional Mexicana 2016-2017, en la categoría Tesis de Maestría. Es miembro de la red de investigadores Atarraya, Historia Política y Social Iberoamericana. Sus intereses giran en torno al funcionamiento de las instituciones de gobierno y los procesos territoriales durante el siglo XIX.

Laura Machuca Gallegos

Es profesora investigadora en el CIESAS, unidad Peninsular. Sus áreas de interés han sido la historia colonial y del siglo XIX de las regiones de Oaxaca y Yucatán. Ha escrito numerosos artículos y capítulos relacionados con dichos temas. Es autora, entre otros libros, de *Comercio de sal y redes de poder en Tehuantepec durante la época colonial* (2007), obra galardonada con el premio Citibanamex Atanasio G. Saravia de Historia Regional Mexicana; y *Poder y gestión en el ayuntamiento de Mérida (Yucatán) 1785-1835* (2017), el cual obtuvo el premio INAH Francisco Javier Clavijero.

Mario Humberto Ruz Sosa

Es doctor en Etnología por la École des Hautes Études en Sciences Sociales de París. Actualmente es investigador del Centro de Estudios Mayas de la UNAM. Se especializa en historia y lingüística histórica de la época colonial y etnología de los mayas actuales, temas sobre los que ha publicado diversos textos. Profesor en varias instituciones de Ecuador, Estados Unidos, España, Francia, Guatemala y México. Ha obtenido, entre otros premios,

el Francisco Javier Clavijero del INAH, en la categoría de mejor investigación en Historia; el de Investigación en Ciencias Sociales (AIC) y el Premio Universidad Nacional en Investigación en Humanidades, otorgado por la UNAM. Es miembro de la Academia Mexicana de Ciencias, de la Academia Mexicana de la Historia y del Sistema Nacional de Investigadores, nivel 3.

De caminos y puentes: ordenamiento territorial en la Nueva España
se terminó de imprimir el 6 de diciembre de 2021,
en los talleres de Impresora y Encuadernadora Progreso S. A. de C. V. (IEPSA).
Calz. San Lorenzo 244, Col. Paraje de San Juan, Alcaldía Iztapalapa,
C. P. 09830, Ciudad de México.
Edición realizada a cargo de la Subdirección de Publicaciones
del Instituto Mora. En ella participaron:
corrección de estilo, Alberto Cué;
corrección de pruebas, Anastasia Rodríguez, Estela García
y Javier Ledesma;
diseño de portada, Natalia Rojas;
formación de páginas, Punto Gif DS;
cuidado de la edición, Yazmín Cortés.

Fecha de aparición en formato PDF, 16 de septiembre de 2022.

Esta obra temerariamente titulada *De caminos y puentes*: *ordenamiento territorial en la Nueva España*, busca encausar el estudio de las vías de comunicación a través de una radiografía sobre una forma de gobernar. Si bien, el estudio de *la caminería* es un tema abordado puntillosamente por muchos autores y cuenta con un amplio acervo bibliográfico, poco se ha invertido en reflexionar sobre las formas en que las *obras públicas*, si así podemos llamarlas para esa época, reflejan la concepción de gobierno existente. Esto se dice fácil, pero efectuar un seguimiento y registro no lo es tanto. Esta es la primera intención de este libro: averiguar cómo se definía el trazado de un camino, cuáles eran las rutas a las que se les daba preferencia y por qué motivos; quiénes y cómo asumían la responsabilidad de su trazado y construcción, entre otras cuestiones.

Sin embargo, lo más relevante es ver cómo estas situaciones fueron acomodándose con el tiempo. A lo largo de este periodo resalta la responsabilidad que se dio a las diversas corporaciones que cubrieron el entramado territorial, así como la forma en que se buscó resolver los problemas de comunicación; cabildos, ayuntamientos, mineros, comerciantes e inclusive los obispos con sus óbolos, contribuyeron a la construcción o reparación de puentes. Los caminos de Tabasco, Tehuantepec, Acapulco, Xilotepec y Guanajuato son otros ejemplos de cómo se abordó el problema de la comunicación. Por último, adornan las exposiciones que integran la presente obra los relatos sobre el lugar que ocupaban la ventas y mesones en la trama caminera novohispana.

CREATIVE COMMONS

CONACYT Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología
Aniversario Instituto Mora
El Colegio de Michoacán